

31409 **Zee- en binnenvaart**

Nr. 355 **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 16 augustus 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 juli 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 december 2021 inzake onderzoek NEN biobrandstof binnenvaart (Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 966);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2022 inzake toezegging gedaan tijdens de commissiedebatten van 2 juni en 24 november 2021, over asbest aan boord van zeeschepen (Kamerstuk 31 409, nr. 345);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 februari 2022 inzake ladingresten van containerschip MSC Zoe (Kamerstuk 29 684, nr. 223);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2022 inzake impactanalyse FF55 maritieme sector (Kamerstuk 31 409, nr. 346);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake TNO-rapport "Feasibility study 'Radar-B'. On the applicability of Radar-B systems on main waterways" (Kamerstuk 31 409, nr. 348);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake rapport "Viskotter zinkt door falend lenspompsysteem; Lessen uit het voorval met de UK-160 Riemda" (Kamerstuk 31 409, nr. 349);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2022 inzake stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken (Kamerstuk 31 409, nr. 350);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2022 inzake vlootvervanging Rijksrederij (Kamerstuk 35 925-XII, nr. 108);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2022 inzake ligplaatsenbeleid (Kamerstuk 31 409, nr. 354).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Koerhuis

Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Graus, Tjeerd de Groot, Koerhuis, Kröger, Van Raan en Stoffer,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.03 uur.

De **voorzitter**:

Goedenavond. Welkom bij het commissiedebat Maritiem. De heer Graus is een paar minuten later, dus ik neem het voorzitterschap even waar. Zodra hij arriveert zal ik het voorzitterschap aan hem overdragen. Ik stel voor dat de heer Stoffer als eerste spreekt. Verder zijn aanwezig de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren en mevrouw Kröger van GroenLinks. De heer Stoffer is van de SGP. Ikzelf ben Daniel Koerhuis van de VVD. Ik stel voor dat de heer Stoffer als eerste spreekt en dat, als de heer Graus er op tijd is, ik weer op mijn plek ga zitten en als tweede zal gaan spreken. De spreektijd is vier minuten, maar gezien de beperkte opkomst stel ik voor daar enigszins soepel mee om te gaan.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, ik prepareer me altijd op de minuten die ik heb, dus ik schat in dan het met vier wel lukt. Het eerste waar ik het over wil hebben, is het grote vervangingsprogramma van de Rijksrederij. Tegelijkertijd heet ik de échte voorzitter welkom. Welkom meneer Graus, wat fijn dat u er ook bent. Ik wil het hebben over de Nederlandse, sterke, innovatieve maritieme sector. Want de door de staat gesubsidieerde Chinese concurrentie, het wegvallen van de afzet naar Rusland en de exploderende staalprijzen maken het voor die sector wel heel lastig. Maar ik zie kansen om er samen de schouders onder te zetten. Want de komende jaren moet een groot deel van de vloot van 100 schepen van de Rijksrederij vervangen worden. De Kamer heeft per motie gevraagd te kijken of investeringen in het vlootvervangingsprogramma naar voren

gehaald kunnen worden en hoe de Rijksrederij in verduurzaming en innovatie kan investeren. Tot nu toe levert dat een heleboel mooie woorden op, maar ik mis de concrete daden. Mijn vraag aan de minister is nadrukkelijk om voor versnelling te zorgen. Ik vraag hem bij de begrotingsbehandeling met een concreet tijdpad en een voorstel voor meerjarige financiële dekking te komen en dat naar de Kamer te sturen. En wil hij daarbij de Rijksrederij in haar rol als launching customer voor duurzame innovaties betrekken?

Dan de piraterij. De Wet ter Bescherming Koopvaardij geldt nu alleen voor de Golf van Aden. De dreiging van piraterij doet zich echter ook veel voor in de Golf van Guinee. Wordt dit gebied toegevoegd?

Weer een ander onderwerp is de modal shift, want het aantal binnenvaartschepen daalt. In tien jaar tijd is het aantal kleine schepen zelfs met een kwart afgenomen, terwijl juist deze schepen de haarvaten van het vaarwegennet bedienen. Maar kleine schepen lopen keihard aan tegen strenge, onbetaalbare eisen aan motoren. Binnenkort ontvangen we een brief over de modal shift. Graag lees ik in die brief hoe de minister de omgekeerde modal shift bij kleinere binnenvaartschepen concreet gaat voorkomen.

Dan het ligplaatsenbeleid. Daar hebben we een brief over gekregen die ik onbevredigend vind. Er zijn proeven gedaan waarbij binnenvaartschepen langer mochten liggen dan drie keer 24 uur, maar daar werd niet heel veel gebruik van gemaakt. De conclusie van de minister is: dan hoef ik niets aan het regime te veranderen. Waarom draait de minister het niet om? Als schippers die een ligplaats nodig hebben voor rusttijd er op deze manier geen last van hebben, dan zou er toch prima gekeken kunnen worden naar aanpassing van het regime? De binnenvaart heeft behoefte aan flexibiliteit -- is mijn stelling in ieder geval.

Dan de biobrandstoffen. In de binnenvaart blijft grote onvrede bestaan over de bijmengverplichting voor biobrandstoffen. Het NEN-rapport noemt de grote veiligheidsrisico's van uitvallende motoren door dichtslibbende filters en onhandelbare schepen. In het onderzoek is echter weinig tijd genomen voor praktijkmetingen. Verder zijn vooral rederijen betrokken en niet de zelfstandige schippers, terwijl het type schip en het vaarpatroon heel veel uitmaakt voor probleem en oplossing. De aanbevelingen richten zich vooral op goed gebruik van biobrandstoffen, maar gaan eraan voorbij dat die in verschillende situaties niet werkbaar zijn. Het is niet doenlijk voor schippers om voor het bunkeren visueel de kwaliteit van de brandstof zelf te controleren. Niet alle schippers hebben de technische mogelijkheden om via aangepast motormanagement problemen

te voorkomen. Ik vind dat er echt meer praktijkmetingen nodig zijn en dat verschillende typen schepen en bedrijven betrokken moeten worden. Bijmengverplichtingen mogen niet ingevoerd worden alvorens helder is dat het in de breedte van de sector veilig toegepast kan worden met een gelijk speelveld met de ons omliggende landen. Helemaal tot slot, voorzitter, de verduurzaming van de binnenvaart. De Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen bestaat uit een onderdeel schone motoren en een onderdeel katalysatoren. Maar begrijp ik het goed dat er voor schone motoren veel belangstelling is, en dat er "nee" verkocht moet worden, terwijl dat bij het andere onderdeel juist andersom is? Mijn concrete vraag hierbij is: zou er kunnen worden gekeken naar het verschuiven van het budget, zodat die verduurzaming zo veel mogelijk vaart krijgt?

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

Voorzitter: Graus

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Stoffer namens de SGP, de mannenbroeders. Ook van onze kant gefeliciteerd met uw 100-jarig bestaan. Ik zie de taart tegemoet. Ik zag dat u lekkere taart aan het uitdelen was, dus daar maak ik graag gebruik van.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als u dadelijk een pauze houdt, kunt u het hier aan de rechterkant pakken. Daar staat een heleboel taart. Anders moet u even naar de zevende verdieping. Daar is het zo te verkrijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Allereerst dank ik de heer Koerhuis dat hij me heeft waargenomen. Het liep in de plenaire zaal allemaal erg uit. Ik vind het heel sportief dat u uw eerste plek heeft opgegeven. Ik geef u nu toch het woord namens de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel. Nederland moet vooruit en blijven doorvaren. We willen naar één zeehavensysteem. Dit kan door zeehavens op elkaar af te stemmen, banen te behouden en vaarveiligheid en overlast aan te pakken. De Rotterdamse haven is

belangrijk voor banen in Nederland. We lopen hier als land voorop in fossiele brandstoffen. Ik wil dat we ook vooroplopen in bio- en synthetische brandstoffen. Ik heb de minister tijdens het debat over de verduurzaming van de luchtvaart gevraagd hiervoor een plan en een groeipad tot 2050 voor de Rotterdamse haven te maken. We zullen bio- en synthetische brandstoffen natuurlijk niet alleen voor de luchtvaart gebruiken, maar ook voor het transport over de weg en de scheepvaart. Voor transport over de weg kunnen we overigens ook waterstof gebruiken. Ik neem aan dat de minister in het plan en het groeipad de hele transportsector opneemt, en niet alleen de luchtvaart. Graag een bevestiging.

Als schepen aan de wal liggen, is walstroom een goede vervanger van fossiele brandstoffen. Wil de minister in het plan en het groeipad ook walstroominfrastructuur opnemen? Dit levert overigens niet alleen een bijdrage aan het CO₂-probleem maar ook aan het stikstofprobleem. Om de druk op het elektriciteitsnet te verminderen, moeten we accu's van schepen en walstroom afstemmen op de zon- en windenergie-infrastructuur van havens. Is dit wat we doen, vraag ik de minister.

Ook de Amsterdamse haven is belangrijk voor banen in Nederland. Er is ruimte voor 70.000 nieuwbouwwoningen in Haven-Stad in Amsterdam, maar er moet ook ruimte blijven voor de havenbedrijven. Ik begrijp dat er een ruimtelijke reservering is voor een extra havenbekken in de Houtrakpolder. Dit kan een goede oplossing zijn voor de havenbedrijven. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? De minister voert gesprekken in de Metropoolregio Amsterdam. Zou hij de Houtrakpolder op tafel willen leggen?

Voorzitter. Onder de EU-klimaatregels gaan we een bijmengverplichting opleggen aan ons transport door fossiele brandstoffen met biobrandstoffen bij te mengen. Voor transport over de weg is dit logisch. Ook de transportsector staat hier positief tegenover. Er is immers geen weglekeffect. Omdat we als land biobrandstoffen maken, is dit zelfs goed voor onze economie. Voor onze scheepvaart is dit echter een ander verhaal. Er ontstaat immers een weglekeffect als we bijmengverplichtingen gaan opleggen aan de Rotterdamse haven, maar niet aan de zeehavens aan de randen van de EU. Ik heb de staatssecretaris eerder gevraagd om zich er in de Transportraad voor in te zetten zeehavens aan de randen van de EU ook onder de EU-klimaatregels te laten vallen. Wat is de stand van zaken?

De staatssecretaris heeft gezegd dat we de niet-EU-zeehavens door middel van bilaterale verdragen aan de EU-klimaatregels kunnen laten houden. Ik wil van de minister weten in welke bilaterale verdragen dit al is opgenomen en in welke dit gaat

worden opgenomen. De EU-CO₂-grensbelasting moet voorkomen dat er oneerlijke concurrentie ontstaat. De Nederlandse scheepsbouwsector geeft aan dat stalen scheepscasco's zo snel mogelijk onder de EU-CO₂-grensbelasting moeten vallen, om oneerlijke concurrentie te voorkomen. De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat we de EU-CO₂-grensbelasting niet gebruiken voor stalen scheepscasco's. Ik vind dit onbegrijpelijk. Ik wil de minister vragen om de Europese Commissie te vragen om de EU-CO₂-grensbelasting daar wel voor te gebruiken óf om een andere oplossing te vinden.

Zoals we allemaal weten, hebben EU-landen vanaf april stevige sancties ingesteld tegen Rusland. De Nederlandse scheepsbouwsector geeft aan dat de Russische schepen in onderhoud of nieuwbouw nu stilliggen. Hierdoor ontstaan grote financiële verliezen, die niet worden gedekt door de Nederlandse exportkredietverzekering, en staan er banen op de tocht. De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat RVO kan helpen om nieuwe verkoopmarkten aan te boren. Grote kapitaalgoederen, zoals schepen, kunnen echter niet even aan een ander land worden verkocht. Ik vind dit ook onbegrijpelijk, en ik vraag de minister om te kijken of we de Nederlandse exportkredietverzekering echt niet kunnen gebruiken om financiële verliezen te dekken.

Tot slot. Ik zie ook een interruptie.

De voorzitter:

Maakt u uw betoog eerst af; het zijn nog maar een paar zinnnetjes. Daarna geef ik de heer Van Raan het woord.

De heer Koerhuis (VVD):

Tot slot, voorzitter. De Nederlandse scheepsbouwsector wil graag de vernieuwing van de rijksvloot starten. Er is op dit moment echter nog geen meerjarig budget om daarmee te starten. In de brief van de minister lees ik dat er nog wordt gesproken over de besluitvorming en de budgetten. Wat is de stand van zaken? Wanneer kunnen we duidelijkheid krijgen en hoe gaan we erop aansturen dat de Nederlandse scheepsbouwsector de opdrachten krijgt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis voor uw bijdrage namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. Er is een interruptie van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

We horen hier weer een klassiek VVD-verhaal, waarbij de heer Koerhuis net doet alsof het 1970 is, met de groeiplannen die weer tot in de hemel reiken, als ik hem goed beluister. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat we, zoals we dat ook voor andere sectoren doen, ook voor de (zee)scheepvaart eerst moeten kijken wat nou eigenlijk de ruimte is die deze sector kan innemen? Daarbij wil ik overigens aantekenen dat het qua modal shift goed voor de verduurzaming is om van wegverkeer naar binnenvaart te gaan. Maar het totaal van uw verhaal, als ik u goed begrijp, gaat uit van groei, subsidies, export, maar eigenlijk moeten we eerst kijken wat nou eigenlijk de grenzen zijn. Heeft de zeevaart die grenzen misschien niet allang overschreden? Is de heer Koerhuis het met mij eens dat dat nu eerst van belang is, gezien de staat van de planeet, de klimaatcrisis en de biodiversiteitscrisis?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Laat ik zeggen: de scheepvaart zorgt voor banen in Nederland. Ik sta voor die banen. Ik wil die banen behouden. Ik heb dat al vaker gezegd in deze commissie: een economie groeit ieder jaar, de productiviteit groeit, en wil je de banen behouden dan moet de productie gewoon groeien. Eerlijk gezegd hebben we dat ook nodig, want de economie groeit en mensen hebben meer behoefte aan producten. Ook de bevolking groeit, en hard. Die mensen hebben ook de behoefte aan producten. Mensen hebben ook behoefte aan banen. Dus die banen moeten we zonder meer behouden, maar we moeten dat wel duurzaam doen. Daar heb ik een heleboel suggesties voor gedaan in mijn spreektekst. Suggesties, waarvan ik natuurlijk hoop dat de rest van de commissie en de minister die omarmen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen. De planetaire grenzen staan zwaar onder druk. In elke sector moeten we dus kijken hoe het met die grenzen staat. Dat was mijn vraag aan de heer Koerhuis, en daar gaat hij aan voorbij. Misschien krijg ik zo meteen nog een antwoord. Ook zegt hij: wil je banen hebben, dan moet je groeien. Hij poneert dat als een waarheid, maar dat is helemaal niet zo; dat hoeft helemaal niet. Je kan ook

kijken wat voor type banen je moet hebben. We hebben ook geen lampopstekers meer. Dus in de fossiele industrie weten we ook dat we al binnen vijftien tot twintig jaar afscheid moeten nemen van die hele bezineoverslaghaven in Pernis. Want als we dat dan nog steeds hebben, hebben we een veel groter probleem. We moeten dus vooral kijken naar andere banen. En wat betreft het dogma dat je moet groeien om banen te hebben: daarover moeten we maar eens een rondetafel organiseren, want dat is een misverstand.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Van Raan brengt veel punten naar voren. Hij zegt: alles moet duurzamer, en of banen behouden blijven, maakt me niet uit. Ik draai het om. Ik zeg: de banen moeten we behouden en dat moeten we duurzaam doen. Dus dat is hoe ik het zou doen. Ik hoor het graag als de heer Van Raan het daar niet mee eens is. Voor de rest heeft hij helemaal gelijk. We hebben het hier in de commissie vaak gehad over de transitie van fossiele brandstoffen naar bio- en synthetische brandstoffen. Ik heb in de procedurevergadering ook voorgesteld om een kennisgroep te starten over hoe we die transitie moeten doen. Dan kunnen we het weer vanuit verschillende invalshoek benaderen. Mijn invalshoek zal zijn dat we die banen moeten behouden, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven. De invalshoek van de heer Van Raan zal zijn dat het allemaal duurzamer moet. Laten we kijken of we dat bij elkaar kunnen brengen.

De **voorzitter**:

We gaan nu luisteren naar de inbreng van de heer Van Raan. O, mevrouw Kröger, u heeft nog een interruptie voor meneer Koerhuis?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, voorzitter.

De **voorzitter**:

Alstublieft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wellicht net even op een ander punt, maar ik hoor de heer Koerhuis allerlei beelden schetsen om het vooral te houden zoals het is, om het fossiele systeem te behouden.

Een van de vragen die ik hem hoorde stellen, was om de exportkredietverzekeringen nu in te zetten in de maritieme sector om verliezen te dekken vanwege maatregelen in verband met Rusland. Is dit correct en gaat de heer Koerhuis daarmee in tegen de Nederlandse inzet om snel afscheid te nemen van fossiele subsidies?

De **voorzitter**:

We gaan het nu horen. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat zijn eigenlijk twee vragen. Allereerst de vraag of ik het bestaande systeem in stand wil houden. Nee, ik wil de banen in stand houden, ik wil de Rotterdamse haven in stand houden. Bestaande systemen wil ik helemaal niet in stand houden. Ik wil juist kijken hoe we die transitie van fossiele brandstoffen naar bio- en synthetische brandstoffen het beste kunnen inzetten; die handreiking heb ik aan de heer Van Raan gedaan. Ik wil dus helemaal niet het fossiele systeem in stand houden; ik wil die transitie inzetten. Laat ik dezelfde handreiking aan mevrouw Kröger doen: laten we kijken of we elkaar daar kunnen vinden.

Wat de exportkredietverzekeringen betreft begrijp ik dat als schepen verzekerd zijn onder de Nederlandse exportkredietverzekeringen, en je onverwachts een schip niet kan verkopen aan een land, die schepen verzekerd horen te zijn. Ik hoor graag van de minister of dat dan niet zo is. Maar daar ga ik van uit. Ik ga er dan van uit dat die Nederlandse exportkredietverzekering uitbetaalt. En zo niet, dan moeten we een andere oplossing vinden.

De **voorzitter**:

Die laatste vraag is meteen doorgeleid naar de minister. Dan gaan we nu luisteren naar de inbreng van meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter. Hoe weten we nou dat de scheepvaart en de internationale scheepvaart echt onwaarschijnlijk vervuilend is? Een van de prachtigste indicatoren, een aardig weetje, is dat het bijna twee keer zo vaak bliksemt rondom scheepvaartroutes, omdat er zo veel roet in de lucht is en dat bliksem aantrekt. Eigenlijk blijft wat schepen uitstoten en lozen buiten beeld. Ik denk dat u het ook niet wist, dat bliksem zich op die manier gedraagt.

Die blijft uit beeld, de scheepvaart, en het is goed dat we die in beeld gaan brengen. Het is niet alleen in fysieke zin, omdat ze ver in zee zitten, maar ook in het beleid, omdat de scheepvaart net als de luchtvaart een uitzonderingspositie kreeg in het Kyotoverdrag. Ondertussen heeft zich een sector ontwikkeld die een gigantische CO₂-uitstoot heeft. De internationale scheepvaart is de smeerolie die de globale economie draaiende houdt, maar het is een economie van een race naar de bodem ten koste van klimaat en milieu. Voor het klimaatdeel geldt dat, tenminste in woord, gepoogd wordt dit binnen de Internationale Maritieme Organisatie te regelen, maar -- en nou komt het -- het is al net als in de luchtvaart: die mikt slechts op een 50% emissiereductie in 2050 ten opzichte van 2008. Laat in 2008 nou net die uitstoot enorm hoog zijn. Het IMO stelt zelf ook dat de uitstoot in 2050 weleens hoger kan zijn dan nu. Erkent de minister dat de scheepvaart niet zijn bijdrage levert aan het Parijsakkoord? En wat doet dat met zijn vertrouwen in de sector?

Eigenlijk zou je kunnen zeggen dat je als je het klimaat kapot wilt maken met plannen, bijna geen betere plannen kan verzinnen dan wat de scheepvaart doet met zijn verduurzamingsplannen. Deelt de minister de mening dat het belangrijk is om te beginnen met het verminderen van de hoeveelheid die verscheept wordt en, zo niet, waarom vindt hij waarom dat we nog meer moeten verslepen? Aangezien er voor de internationale scheepvaart nauwelijks concrete verduurzamingsplannen liggen, lijkt ons dat erg onverstandig en ik neem aan de minister het daarmee eens is. Overstappen op lng is op papier misschien wat duurzamer, maar het levert veel methaanlekkages op. Overstappen op bio-synthetische brandstof brengt onoverkomelijke problemen met zich mee qua beschikbaarheid. Graag een reactie op beide punten.

Dan andere manieren waarop de scheepvaart het milieu vervuult. Ik zal een aantal termen introduceren: zeezwaaien, varende ontgassen, bilgelozingen, gaswassen, kolenresten overboord scheppen en gif bijmengen. Het zijn allemaal gedragingen van een sector die de grenzen van leefomgeving en veiligheid overschrijden. Recent stelden wij hier een grote hoeveelheid vragen over. Dank overigens voor de antwoorden, maar er bleven toch een hoop vragen liggen. Kan de minister bijvoorbeeld bevestigen dat de nieuwe IMO-norm voor gaswassers alleen geldt voor nieuwe scrubbers en ook dat deze altijd nog bewust zwavel lozen, waardoor de oceaan verder verzuurt? Wil hij zich binnen de IMO inzetten voor een nulnorm voor zware metalen in waswater? Waarom staan we toe dat in Nederlandse wateren nog stoffen van de categorie Y uit de MARPOL Annex II worden geloosd. Het is hetzelfde verhaal als met de RET-lijsten: je moet heel goed in

die annexen duiken om erachter te komen wat er allemaal gebeurt. Stoffen zitten in die categorie Y omdat "they are deemed to present a hazard to either marine resources or human health" en dat kan hier gewoon geloosd worden. Hoe kan het dat de ILT de afgelopen jaren geen illegale bijmenging heeft geconstateerd, terwijl bij Follow the Money een onderzoeker vertelt dat oliehandelaren het eigenlijk altijd fout doen? Graag een reactie.

Tot slot twee punten. In 2019 zonk een Roemeens schip met 14.000 schapen. De toenmalige minister beloofde ons in 2020 de EU-Commissaris daarop aan te spreken. Recent zonk er weer een schip, dit keer met meer dan 15.000 schapen. De vraag is: heeft minister inderdaad de Roemeense Commissaris destijds gesproken en wat was de uitkomst? Wat gaat de EU doen en wat gaat deze minister doen om te voorkomen dat zoiets weer gebeurt?

En als laatste: waarom weigert deze minister zijn nationale bevoegdheden in te zetten om deze sector binnen de grenzen van leefomgeving, klimaat en veiligheid te krijgen? We lezen telkens tot welke consensus men internationaal komt en dat Nederland het recht op vrije doorvaart niet wil beperken. Maar dat men internationaal tot consensus komt over dat sommige stoffen, schadelijke stoffen, geloosd mogen worden, wil niet zeggen dat wij dat in onze wateren te accepteren hebben. Ik ga ervan uit dat de minister in actie komt op dit punt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, dank u wel voor uw inbreng namens de Partij voor de Dieren. Dan gaan we naar uw buurvrouw, geachte afgevaardigde Kröger. Zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag een aantal punten maken over de bijmenging van giftige stoffen, over stikstof, over varende ontgassen en over de nasleep van de MSC Zoe.

Ik begin met de bijmenging van giftige stoffen in stookolie. Daar hebben we het al vaak over gehad, in de vorige periode ook, en het lijkt alsof we amper verder komen. Legaal en illegaal komen via scheepsbrandstoffen tonnen giftige stoffen in het milieu. Illegaal gebeurt dat via het bijmengen van afval. Het mag niet, maar het komt nog steeds veel

voor, omdat de handhaving simpelweg tekortschiet. Legaal gebeurt dat, omdat de normen voor brandstofkwaliteit gewoon te slap zijn. We kunnen veel zuiverdere brandstoffen destilleren, en dat gebeurt ook. Maar door blending met allerlei reststromen wordt de kwaliteit weer verlaagd, en daarmee de bunkerolie goedkoper. Voor die paar centen minder voor een paar schoenen of een telefoon, maken we enorme kosten en een enorme impact op het milieu. Ik wil de minister eigenlijk toch vragen wanneer hij met een compleet actieplan komt om het bijmengen van schadelijke stoffen terug te dringen en om echt eisen te stellen aan de brandstoffen die in onze havens getankt worden. We zijn een belangrijk bunkerland. Laten we echt inzetten op schonere brandstoffen, in ieder geval bijvoorbeeld op het nagenoeg zwavelvrij maken van vrachtwagendieselkwaliteit, of beter nog natuurlijk de synfuels. Alleen dan kunnen we de scheepvaart echt verschonen. Ook dan kunnen er alleen echt effectieve NO_x-katalysatoren worden geïnstalleerd om de NO_x-emissies tegen te gaan. Ik vraag de minister om een concreet actieplan.

Voorzitter. Dan over de stikstof. Om de afgesproken norm voor stikstofdepositie te halen, moeten alle sectoren, inclusief de scheepvaart natuurlijk, forse emissiereductie bereiken. Hoe dat traject er voor mobiliteit voor wegverkeer uit gaat zien, is wel duidelijk, namelijk: oude diesels eruit en zo snel mogelijk overstappen op elektrisch. Maar voor de scheepvaart is dat vooruitzicht echt moeizamer. Een aantal maatregelen, zoals de NECA, zal op termijn helpen om de emissies terug te brengen, maar dit gaat heel erg langzaam. Wat is het plan van de minister verder? Hoe gaan we handhaven op de bestaande regels? Er wordt geld uitgetrokken voor schonere motoren voor de binnenvaart. Hoe kijken we of dit echt effectief is in relatie tot depositie? Hoeveel van de afgesproken evenredige afname moet dan nog op een andere manier worden ingevuld? Ik wil echt een doorkijk van de minister naar hoe die stikstofplannen voor de scheepvaart eruitzien.

In de verzamelbrief schrijft de minister over de precaire positie van de havens voor nieuwe groene investeringen in verband met de stikstofruimte. Tegelijk weten we dat een aantal van de grootste stikstofvervuilers in de haven van Amsterdam, Rotterdam en Delfzijl liggen. Misschien moeten we toch vooral kijken naar hoe je binnen die havens het probleem oplost, bijvoorbeeld door veel strenger te handhaven op de BBT-regels en echt te kijken of die versnelling van de omslag van fossiel naar duurzaam voor de grote NO_x-uitstoters onderdeel van de aanpak kunnen zijn. Heel graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Dan het varend ontgassen. Ik begrijp dat er stappen gezet worden tussen de sector, het lokaal bestuur en de minister. Het lijkt me heel belangrijk en positief om echt tot dat convenant te komen. Hoe gaat dat er concreet uitzien? Hoe snel kan dat gaan? Wat gaat de minister vooral ook in zijn deel doen om te zorgen dat er echt genoeg ontgassingsinstallaties zijn, dus dat de infrastructuur er is? Dan gaan we niet wachten op het internationale verbod in 2024, maar zorgen we dat we zo snel mogelijk stappen zetten zodat Nederlandse burgers niet onnodig worden blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen.

Voorzitter, dan tot slot. De tijd dringt, zie ik. Na de ramp van de MSC Zoe hebben we hier heel vaak over gesproken in de Kamer. Er is eigenlijk altijd gezegd: we moeten zorgen dat de MSC Zoe tot het allerlaatst gewoon verantwoordelijkheid neemt en zorgt dat er betaald wordt. Er zijn ook moties over ingediend. Nu begrijp ik toch dat er nog steeds schade is aan netten van vissers door achtergebleven zoi en dat er nog steeds problemen blijven. Welke stappen kan de minister zeggen om te zorgen dat de MSC Zoe echt gewoon alle schade betaalt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger namens GroenLinks. Dan gaan we naar meneer Tjeerd de Groot namens Democraten 66.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil eerst graag aandacht vragen voor de drukte op de Noordzee, als ik bedenk dat er tot 2030 nog 1.700 windmolens bij moeten en dat de schepen na de ramp met de MSC Zoe steeds groter worden. Een compliment aan de minister voor het invoeren van de actieve verkeersbegeleiding. Ik heb nog wel een vraag: is dat alleen het Nederlandse deel of ook het Duitse deel van de shipping lane? Het lijkt me wel logisch dat het voor het geheel gaat gelden. Maar we krijgen ook steeds meer berichten over het vervoer van containers op de luiken van andere schepen, omdat de prijzen nu zo hoog zijn. We zouden dus graag toch een inventarisatie willen van risico's en ook van de aanpak en handhaving ten aanzien van dit vervoer.

Dan het ongeluk, of het bijna-ongeluk, met de Julietta D. Recentelijk kwamen er in België ook schepen in windparken. Dit laat ook zien dat er risico's zijn op de Noordzee. De minister heeft het in een soort scan over het risico van tien aanvaringen per jaar,

maar de effecten zijn natuurlijk enorm. Je zal maar met zo'n passagiersschip in zo'n windmolen terechtkomen. We hebben er schriftelijke vragen over gesteld, maar het blijft nog heel onduidelijk. We zouden graag willen dat de minister een onafhankelijk onderzoek doet naar de risico's en de impact van een botsing tussen een schip, bijvoorbeeld grote zeevaart en cruiseschepen, met een windturbinepark. Het tweede: over welke middelen beschikt de kustwacht, of heeft zij anderszins nodig, ter bestrijding van een ecologische of een andere ramp? Het derde punt is dat dit natuurlijk allemaal samenhangt met de norm die daar gesteld wordt. Wat is nou een acceptabel risiconiveau van een botsing als beleidsdoelstelling? Die ontbreekt ook nog. De gedachte is eigenlijk: de Noordzee wordt zo druk, je moet het technisch en vanuit veiligheidsoogpunt eigenlijk gaan beschouwen als een binnenwater. Zo moet je het ook gaan begeleiden.

Dan de plezierschepen op de Noordzee.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Toch een vraag, want ik hoor D66 een aantal keer waarschuwen voor schepen die op een windturbine kunnen botsen. Wat ik me dan afvraag, is het volgende. Die schepen varen er al een poosje. De windturbines zijn we net aan het plaatsen. Is dit dan het debat om die vraag te stellen? Moeten we dat niet bij een EZK-debat doen? Want als D66 zo bang is dat een schip op een windturbine vaart, dan moeten we de windturbine daar misschien niet plaatsen. Ik wil daarmee niet zeggen dat ik niet wil dat er windturbines geplaatst worden op de Noordzee. Maar als dat zo'n gevaar oplevert, dan zouden we daar ook naar kunnen kijken.

De voorzitter:

En voor de mensen thuis die het niet weten: EZK staat voor "Economische Zaken en Klimaat". Dat is een andere commissie.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Dat is natuurlijk een vreemde vraag. Want je zult naar een integraal beleid moeten. Deze minister is verantwoordelijk voor de veiligheid op de Noordzee en voor de

scheepvaart. Het is nu eenmaal een feit dat we heel veel wind op zee gaan doen. Ik denk dat we daarmee heel gelukkig kunnen zijn, want daarmee kunnen we de energietransitie gaan doen. Maar het betekent ook extra uitdagingen, niet alleen voor vissers, maar ook voor steeds grotere passagiersschepen. Want wat doe je met de storm wanneer je niet dwars op de golven wilt gaan liggen maar je de storm even wilt uitrijden? Daar is steeds minder plek voor. Het is juist de vraag aan deze minister om daar een integraal veiligheidsbeleid voor te gaan ontwikkelen, zodat je de windmolenparken juist op een goede manier verder kunt vormgeven.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb niet echt een antwoord op mijn vraag. Mijn uitgangspunt is: die schepen varen er al. Die windturbines gaan daar nu geplaatst worden. Moeten we als dat zo gevaarlijk is misschien niet zeggen: die winturbine komt niet op die ene plek waar dat schip vaart, maar ergens anders?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Die windturbines worden niet in de shipping lanes geplaatst. Dat stelt misschien gerust. Ik geloof ook dat niemand dat van plan is. Maar je wilt als schip de ruimte hebben, zeker bij grote stormen. Daar zul je dus in toenemende mate mee te maken krijgen. Dan zul je dus andere veiligheidsmaatregelen moeten nemen om ongelukken te voorkomen.

De **voorzitter**:

U wilde het over de pleziervaart gaan hebben.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

De pleziervaart, ja. In de categorie "ik vraag dit voor een vriend": je hebt op de Noordzee natuurlijk ook veel zeilers en de bruine vloot. De doorvaarbaarheid van windmolenparken is echt een rommeltje. Bij Denemarken mag het wel, bij Duitsland mag het onder voorwaarden, Nederland heeft voor Borssele weer een andere aanpak dan voor IJmuiden, bij België mag het niet en bij de Engelsen mag het weer wel. Het is communicatief gewoon echt niet te doen. De eerste vraag is dus: wilt u dat gaan afstemmen? Het tweede is: we hebben als Nederland natuurlijk ook een prachtige bruine vloot. Die schepen zijn doorgaans ook groter dan 24 meter. Maar dat zijn wel schepen die gewoon om hun as kunnen draaien, zal ik maar zeggen. Die kunnen zonder

sleepboten bijvoorbeeld ook functioneren op de Waddenzee. MARIN heeft ook al aangetoond dat dat het geval is. En zij voelen zich er niet bij betrokken; in het Noordzeeakkoord worden ze er eigenlijk indirect bij betrokken. Is de minister dus bereid om dat beleid gewoon op te lijnen met andere lidstaten, om de doorvaarbaarheid te verbeteren? Want eigenlijk is doorvaarbaarheid ook medegebruik. Mijn derde vraag is: zou u de vertegenwoordigers, zoals de BBZ, het Watersportverbond en andere belangenclubs, voldoende ruimte willen bieden om ook echt aan te schuiven bij dat Noordzeeoverleg?

Dan de verduurzaming van de scheepvaart. De SGP en de VVD vroegen het ook al, en eigenlijk vraagt iedereen erom. De vraag is ook: wil de minister de sector actief gaan ondersteunen bij de Nationaal Groeifondsaanvraag, zoals ook op het gebied van de luchtvaart is gedaan?

Dan Fit for 55 ...

De voorzitter:

Er is nog een vraag van meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Mijn vraag haakt aan bij het verhaal van hiervoor, over het toenemende risico op botsingen. Een van de risico's op botsingen wordt veroorzaakt doordat de motoren uitvallen als er te veel gif of rotzooi wordt bijgemengd. Maar misschien komt de heer De Groot van D66 nog op dat punt en vertelt hij hoe hij staat tegenover het veel strenger aanpakken van het bijmengen van brandstoffen met gif, afvalproducten, noem maar op. Want dat verhoogt ook het risico op motoruitval. Graag daar nog een reactie op. Maar misschien komt hij er in zijn bijdrage over duurzaamheid dus nog op terug.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Ik heb daar geen bijdrage over, maar ik heb goed naar de Partij voor de Dieren en GroenLinks geluisterd, die volgens mij beide terecht aandacht vroegen voor de handhaving. Het lijkt me heel logisch om daar streng op toe te zien.

Ik was gebleven bij Fit for 55 ...

De voorzitter:

Meneer De Groot, uw tijd zit er in principe op, officieel. U krijgt nog wat reservetijd, blessuretijd. Als u het in een paar zinnen kan doen, ben ik u dankbaar.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Oké. Bij de vervanging van de rijksvloot, van de Rijksrederij, gaat de minister uit van proven technology. Dat is eigenlijk gewoon zonde. Is de minister bereid om daar wat meer toe te staan? Want juist als launching customer kun je met technieken die bijna klaar zijn de sector en ook het Nederlandse bedrijfsleven toch ondersteunen.

Tot slot, voorzitter, de verzegeling van die vuilwatertanks. Wanneer komt dat nou een keer? Want eigenlijk is het heel goed te doen; ik heb ook wel ideeën daarover. Gaat de minister daarmee verder? Misschien is het voor 2% of 3% van de schippers een probleem, maar die kunnen dat met goed zeemanschap en een mooi logboek wel oplossen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. Er zijn diverse collega's die u nog wat extra spreektijd willen gunnen. Allereerst mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een aantal specifieke vragen gesteld over de stikstofaanpak met betrekking tot de zeescheepvaart, toch vanuit het idee dat alle sectoren moeten leveren om onze stikstofdoelen te halen. Ik ben heel benieuwd hoe D66 daarnaar kijkt.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Daar is D66 het helemaal mee eens. Dat staat ook in het coalitieakkoord: alle sectoren moeten hun bijdrage leveren. Dat zat zelfs al in de vorige stikstofwet, namelijk dat met walstroom voor schepen ... Daar is de minister volgens mij ook mee bezig. Ik geleid de vraag door. Maar ook als je met nog scherpere brandstoffen gaat werken, help je de verzuring tegen te gaan op allerlei andere manieren.

De **voorzitter**:

Dan meneer Stoffer. Nee, sorry, mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er moet dus gewoon een concreet stikstofplan komen, ook voor de zeescheepvaart. De vraag is de volgende. Over het bijmengen van die giftige stoffen bij stookolie hoorde ik de heer De Groot zeggen: we moeten de normen handhaven. Maar het probleem is vooral dat we te slappe normen hebben, waardoor we vervuilde brandstoffen te makkelijk toelaten. Zouden we als Nederland dus niet juist wat strengere normen moeten stellen?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dat is altijd een hele lastige. Ik ben het er in principe mee eens, maar ik hoor ook graag hoe je dat dan in Europees verband doet. Want anders gaan die schepen ook weer ergens anders heen, waar je ook niets mee opschiet. Die tanks zijn groot. Ten aanzien van zwavel zijn er nieuwe normen gekomen. Dat was ook echt nodig, want je zag bij windstil weer gewoon echt een geelachtige damp boven die shipping lanes hangen. Dat slaat toch ergens een keer neer in de zee of op de duinen.

De **voorzitter**:

Dat was 'm, mevrouw Kröger? Ja? Dan meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Een mooie bijdrage van D66 met betrekking tot de vlootvervangning bij de Rijksrederij. Ik begreep ook dat D66 net als de SGP zegt: doe daar als launching customer specifiek wat, en kijk ook naar een stukje verduurzaming en innovatie. Ik heb de minister heel concreet gevraagd of hij voor de begrotingsbehandeling van dit najaar een concreet tijdpad en een voorstel voor meerjarige financiële dekking naar de Kamer wil sturen. Begrijp ik de heer De Groot goed dat hij die vraag aan de minister ook mede ondersteunt?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dat vind ik een hele goede vraag. Je kunt natuurlijk zeggen: we doen alleen proven technology en wat betreft geld is het nog moeilijk. Dat begrijp ik, maar vanuit D66 zeggen we ook: begin nou maar, maar zorg wel dat je een visie hebt op welke brandstoffen en technieken je als kansrijk ziet. Want dat ontbreekt nu en dan val je terug op proven technologies. Dan ga je met waterstof of ... Nou ja, het maakt mij ook niet zo

heel veel uit. Maar we zeggen dus: ga aan de slag met kansrijke technologieën, of misschien in het beginstadium met hybride technologieën, zodat je toch nog de bedrijfszekerheid hebt. Dus die oproep ondersteun ik volledig.

De heer **Stoffer** (SGP):

Prachtig. Ik zou tegen de minister willen zeggen: grijp uw kans, want de Kamer, in ieder geval een groot deel ervan, steunt u om dit te doen. Dus: een mooie samenwerking tussen de SGP en D66 op dit vlak.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Het is een feestdag, dus ...

De heer **Koerhuis** (VVD):

De VVD sluit zich daarbij aan; dat had ik ook al gezegd. Maar hoorde ik het nou goed? Zei D66 dat het Nederlandse deel met betrekking tot de verkeersmaatregelen op de Noordzee moet worden opgelijnd met andere landen? Ik heb daar niet echt een argumentatie bij gehoord. Het enige wat ik me dan afvraag, is of D66 er dan ook voor is dat we bijvoorbeeld verkeersmaatregelen oplijnen met Duitsland. Dan denk ik even aan de maximumsnelheid. Ik vraag me even af hoe D66 daarin staat.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik zou het op zee zeker doen, want daar staan geen bordjes en daar is ook geen grensovergang. Het is dus wel heel fijn dat je daar de maatregelen op elkaar afstemt. Een kapitein weet precies waar hij is, maar het is wel heel logisch om dat te doen, ook vanuit veiligheidsoverwegingen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

De vraag die ik aan de heer Koerhuis stelde, wil ik ook aan de heer De Groot van D66 stellen. Ik hoop dat ik een ander antwoord krijg. Het gaat om de internationale scheepvaart, die eigenlijk, net als de luchtvaart, ontsnapt is aan alle afspraken. Die heeft zich er uitgelobbyd. Dat onttrekt zich een beetje aan het zicht. Eigenlijk moeten we daar de schijnwerper op zetten; dat doen we nu ook. Maar het begint natuurlijk ook met de vraag over dat impliciete groeidenken van de scheepvaart, dus over meer containers, meer havens aanleggen en meer spullen verslepen. Ik ben nieuwsgierig hoe D66

daarnaar kijkt. Moeten we ook niet kijken wat de grens is? We weten al dat die grenzen overschreden zijn, dus moeten we niet een beetje terugkomen van dat eindeloze groeidenken? D66 heeft hele goede stappen gemaakt met de verkleining van de veestapel. Daar is men heel succesvol in geweest. We zijn ook bezig met de krimp van de luchtvaart, met het terugkeren naar de grenzen van een ander type economie. Hoort daar ook niet het aanpakken van de bevordering van de internationale scheepvaart bij? Moeten we daar niet een beetje van af? Moeten we niet af van het in stand houden van die lange ketens, die gebaseerd zijn op de uitbuiting van de aarde en van mensen? Het is nu goedkoper om iets uit China te halen dan om het om de hoek te kopen. Ik denk aan dat soort stappen. We hebben nu allemaal een hallelujastemming over de verduurzaming van het scheepvaartpark van de overheid. Het zou mooi zijn als we dat ook internationaal trekken. Vinden wij dan ook D66 aan onze kant?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dat is nogal een vraag. Heeft u even? Je ziet, ook D66, natuurlijk wel steeds meer de schaduwkanten van de wereldhandel. Het is inderdaad de vraag of wij de stranden op Terschelling moeten laten overstromen met My Little Pony's omdat we ze allemaal uit China willen betrekken. Tegelijkertijd is het een realiteit. Maar na Oekraïne is er wel een discussie ontstaan: wat willen we? Je ziet ook dat er, naar aanleiding van internationale handelsverdragen, waarop wij toch altijd een open blik houden, toch ook grotere aandacht is voor duurzaamheidsaspecten. Aan de Europese grens gaat het er ook steeds meer over dat er bijvoorbeeld geen producten meer mogen worden geïmporteerd die met ontbossing gepaard gaan. Er zijn dus een aantal hele goede ontwikkelingen, die D66 ondersteunt en zou willen versnellen. Maar het lijkt me bijna onmogelijk om vanuit Nederland als eiland te zeggen: we gaan die wereldhandel maar een beetje stoppen.

De **voorzitter**:

U hebt geen interrupties meer, meneer Van Raan. Ik wil best sportief zijn, maar het zijn hele preken die u houdt en u praat een non zowat uit het klooster. Ik wil het nu doen omdat er maar weinig Kamerleden zijn, maar hou het dan echt kort en puntig, alstublieft, want anders is het niet sportief naar andere Kamerleden toe.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Een non uit het klooster praten lijkt me een heel eerbare bezigheid. Er zijn er niet zo veel meer, hoor ik zeggen. Dan is het kennelijk al heel goed gelukt bij anderen. Dit telt niet, voorzitter.

Ik zou de heer De Groot willen vragen: doe dit nou niet. Niemand zegt dat we een einde willen maken aan de wereldhandel, ook de Partij voor de Dieren niet. Het gaat erom dat we die doorgesloten groeigedachte terugbrengen binnen grenzen. Daar hoor ik de heer De Groot wel goede dingen over zeggen, maar het zou mooi zijn als we dat konden versterken. Hij haalt het prachtige voorbeeld aan van My Little Pony's op Terschelling. Waar hebben we het over? Niemand heeft het over het stoppen van de wereldhandel, maar we willen die wel binnen de grenzen van de planeet brengen. Dat betekent dat het minder moet worden.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Daar ben ik het helemaal mee eens. Daar moeten we van dag tot dag aan werken. Wat betreft de nonnen uit het klooster kijk ik toch even naar de SGP. Op zo'n feestdag kan je daar misschien ook wat aandacht aan besteden, en dan kunnen ze misschien lid worden. Dan hebben we twee vliegen in één klap.

De heer **Stoffer** (SGP):

Als ze ons beginselprogramma en dergelijke onderschrijven, dan is het volgens mij geen enkel probleem dat ze lid worden. Maar je moet wel het beginselprogramma onderschrijven. Daar zit meer op inhoud een dingetje. Dat was uitlokking hè, voorzitter? Daar mocht ik even op reageren. Veel van de nonnen die er nog zijn, stemmen overigens op de SGP.

De **voorzitter**:

Maar helaas zijn er inderdaad steeds minder nonnetjes, zoals u al zei. Er zijn ook steeds minder zeezoogdieren. Ik weet dat meneer De Groot komende zomer vast wel ergens op zee te zien zal zijn. Mocht u een zeezoogdier tegenkomen, of een zeemeermin of wat dan ook, dan mag u mij verblijden als thuisblijver. Dan mag u altijd een foto sturen, voor de achterblijvers.

We gaan schorsen tot 19.00 uur. Dan kan de minister zich voorbereiden. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 18.45 uur tot 19.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat het commissiedebat Maritiem. Meneer Stoffer moet zich helaas laten verontschuldigen omdat hij nog een debat heeft over de Voorjaarsnota. Hij komt dus niet meer terug, maar er wordt wel waargenomen. Meneer Van Raan verwacht ik dadelijk nog wel terug, maar we gaan in ieder geval beginnen. Ik wil aan de minister vragen of hij met bepaalde blokjes werkt, zoals pleziervaart, bruine vloot en noem het allemaal maar op. Want ik wil iedere keer de leden aan het einde van zo'n blokje de kans geven om een van hun vier interrupties te bewerkstelligen.

Minister Harbers:

Nou voorzitter, dan moet ik u teleurstellen, want het was zo'n variëteit aan vragen dat ik de thema's langs wil lopen in de volgorde waarin ze aan de orde zijn gekomen. Ik begin bij het eerste onderwerp dat genoemd werd door de heer Stoffer en later door de heer Koerhuis en anderen: de Rijksrederij. Er werd mij gevraagd of ik kan toezeggen dat ik nog dit jaar voor de begrotingsbehandeling een concreet tijdpad met meerjarige dekking kan leveren. Dat kan ik niet. Dat heeft met een paar dingen te maken. Ik heb recent een brief gestuurd over het vervangen van de vloot. Overigens hoeft de vloot niet van de ene op de andere dag vervangen te worden, maar daar is nog geen meerjarige financiële dekking voor. Naar het huidige inzicht zou daar ongeveer een miljard euro mee gemoeid zijn, die niet in de Startnota was opgenomen. We zijn in 2020 begonnen met de vervanging van het eerste deel van de vloot. Dat moet leiden tot de bouw en oplevering van een drietal meetvaartuigen en de voorbereiding en aanbesteding van twee series van multipurposevaartuigen. Om het resterende deel van de vlootvernieuwing in gang te zetten moeten de plannen eerst nog verder worden uitgewerkt en zijn er, zoals gezegd, forse budgetten nodig. Die moeten we met vier opdrachtgevers vinden: niet alleen het ministerie van IenW, maar ook Defensie, JenV en LNV. Ik kan nog geen toezegging doen over het moment waarop we over de volgende stap in de vlootvernieuwing beslissen, maar zodra daar duidelijkheid over is, informeer ik uw Kamer daarover.

Daarbij zie ik de Rijksrederij zeker als launching customer. Na afronding van het vervangingsprogramma moet de vloot vanzelfsprekend volledig verduurzaamd zijn. De Rijksrederij stimuleert die ontwikkeling ook door zelf pilotprojecten met duurzame

aandrijftechnieken uit te voeren. Het doel van die pilots is om de resultaten daarvan later weer bij volgende tranches van de vlootvernieuwing te kunnen toepassen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer De Groot. Nu er geen blokjes zijn, laat ik de Kamerleden gewoon tussendoor schieten. Meneer De Groot.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

De minister schrijft ook in zijn brief dat de vloot duurzamer zal zijn dan nu, maar dat is eigenlijk alleen al een logisch gevolg van ontwikkelingen in de dieseltechniek. Ik mis bij de minister een visie. Welke technologieën is hij bereid een zetje te geven al dan niet in hybride vorm? Anders blijft het een pas op de plaats in de vorm van een diesel met een luchtwasser of hoe heet zo'n ding erop. Dat zou erg jammer zijn, zeker voor de Nederlandse economie.

Minister Harbers:

Vanzelfsprekend. Dat uitgangspunt deel ik. Ik heb alleen niet vandaag die visie omdat we juist bezig zijn met de planvorming voor de volgende stappen van de vlootvernieuwing. Dat heeft ook te maken met het type vaartuig op welk moment aan vervanging toe is en wat dan de best beschikbare technieken daarvoor zijn. Maar vanzelfsprekend neem ik in de uitwerking van die plannen ook het verzoek van de heer De Groot mee en zal ik inzicht bieden in wat op dat moment de meest duurzame technieken zijn en voor welk type vaartuig die worden gebruikt.

De voorzitter:

Die hebt u al binnen, meneer De Groot, maar volgens u dus nog niet helemaal.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Naar deze minister moet je altijd goed luisteren, want hij heeft het toch over de op dat moment best beschikbare technieken, maar het gaat om de nog net niet best beschikbare technieken. Daar moet je nog één stapje verder voor gaan en net iets meer durven.

Minister Harbers:

Ik heb net al gezegd dat die vloot na vervanging volledig verduurzaamd moet zijn. Daar moet je ook die extra stap voor zetten. Dus vergeet wat ik net zei; ik ben het eens.

De voorzitter:

Meneer De Groot knikt tevreden.

Minister Harbers:

Er werd nog gesuggereerd dat de opdrachten dan ook naar Nederlandse bedrijven moeten. Helaas is het op basis van de Aanbestedingswet 2012 niet mogelijk om in de specificaties van de opdracht een bepaalde herkomst voor te schrijven van de producten die worden toegepast in de aanbesteding. Bij aanbesteding zijn wij eraan gehouden om ons te beroepen op kwaliteitsgestuurde gunningscriteria, bijvoorbeeld op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Indien een buitenlandse producent die kwaliteit kan leveren, kan de winnende inschrijver gebruikmaken van die producten.

De heer Stoffer vroeg naar de piraterij. Die doet zich niet alleen voor in de Golf van Aden maar ook in de Golf van Guinee. Ik stel even van tevoren vast dat mijn collega van JenV over de inzet gaat. Zij heeft al eerder aangegeven dat dit vooralsnog niet aan de orde is. Voor de problematiek van piraterij in de Golf en Guinee bieden de Vessel Protection Detachments noch gewapende particuliere beveiligers een oplossing. Voor de bescherming van koopvaardij schepen in de Golf van Guinee zijn andere beveiligingsmaatregelen nodig, bijvoorbeeld het varen in konvooien, betere informatie-uitwisseling en signalering. Er lopen verschillende initiatieven in EU- en internationaal verband waar kuststaten bij betrokken zijn. Nederland praat door ook over mee.

De heer Stoffer vroeg ook naar de modal shift. Hij sprak eigenlijk de zorg uit dat het verdwijnen van kleinen schepen een negatieve invloed heeft op de modal shift en vroeg of ik dat wil voorkomen. In het kort is het antwoord ja. Ik heb daar ook aan gerefereerd in de brief over de toekomstvisie op de luchtvaart. Ik kom hier ook op terug in de brief over modal shift en in de brief toekomstvisie voor de binnenvaart. In die toekomstvisie ga ik nader in op wat nodig is voor een aantrekkelijke en toekomstbestendige binnenvaart, zodat een omgekeerde modal shift zo veel mogelijk kan worden voorkomen. Beide brieven, zowel die over de modal shift als over de toekomstvisie voor de binnenvaart, ontvangt u in het najaar.

De voorzitter:

Dank voor die toezegging. Die wordt meteen genoteerd door onze griffier. Weet ook dat de heer Stoffer wordt waargenomen door zowel zijn linker- als rechterhand, dus dat is geen probleem.

Minister **Harbers**:

Zo ken ik hem ook.

De heer Stoffer had een intrigerende vraag, namelijk: kan de minister de redenering rond de ligplaatsen niet omdraaien, aangezien de binnenvaart ook behoefte heeft aan flexibiliteit? Ik heb begrip voor de wensen vanuit de sector ten aanzien van transparantie, flexibiliteit en uniformering. Met wat ik heb aangegeven in de recente brief aan de Kamer kom ik ze ook tegemoet. De belangrijkste conclusie uit beide proeven was dat er nauwelijks langer is gelegen. Dan kun je twee kanten op redeneren. De ene kant is die van de heer Stoffer, namelijk: we gaan het toch structureel aanpassen. Dat moet dan wettelijk geregeld worden, bijvoorbeeld via het Binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement. Ik heb voor de meer pragmatische weg gekozen. Gezien de lage structurele behoefte vanuit de sector lijkt me dat eerste onnodig en kom ik aan de wensen tegemoet door een uniforme en heldere uitvoeringspraktijk, waarbij we coulance kunnen toepassen. De toegepaste coulance kan op dit moment per ligplaats verschillen. Dat is niet handig. Daarom zullen we in afstemming met de sector een afwegingskader opstellen dat een heel duidelijk handvat biedt voor de handhaving van die 3 x 24 uursregel door Rijkswaterstaat, ook voor de gevallen waarin coulance kan worden toegepast. Dat lijkt me wel zo'n pragmatische route.

De heer Stoffer haalde het NEN-rapport aan en stelde dat bijmengverplichtingen niet ingevoerd mogen worden zonder eerst helder te krijgen hoe die veilig toegepast kunnen worden. Voorlopig worden dergelijke verplichtingen niet ingevoerd, juist ook omdat dat dat NEN-onderzoek waardevolle informatie oplevert. Dat liet overigens ook nog een aantal vragen onbeantwoord. Daar zijn met diverse stakeholders gesprekken over gevoerd. Daaruit volgt het beeld dat het ook mogelijk moet zijn om met de sector afspraken te maken over biobrandstoffen die wel veilig door de binnenvaart kunnen worden toegepast. Ik acht het mogelijk om die afspraken te maken en wil de komende maanden met alle betrokken partijen die afspraken vormgeven. Daar zal ik u dan dit najaar nader over informeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. NEN staat voor: Nederlandse norm. Er luisteren ook vaak minder ter zake deskundige mensen, vandaar dat ik dat even zeggen. Mensen vinden het vaak fijn om dat te weten, want niet iedereen kan dat een-twee-drie opzoeken. Maar dank, meneer de minister, dan is dat ook genoteerd. Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:

En voorzitter, u heeft mij weer geholpen bij het vinden van de juiste term voor de afkorting. Dank.

De katalysatoren. Ik heb begrepen van de heer Stoffer dat er voor schone motoren veel belangstelling is en vaak nee verkocht moet worden, terwijl dat bij katalysatoren andersom is. Om die reden is er ook al een schuif geweest in het budget, waarbij er vanaf september voor motoren 10 miljoen euro extra beschikbaar is. Ondertussen blijft de belangstelling voor die katalysatoren inderdaad achter. De precieze oorzaak daarvan is niet bekend, maar samen met de minister van LNV zijn we in gesprek over de vraag of het bedrag voor katalysatoren ook voor motorvervanging en roetfilters kan worden ingezet. Dat geld voor de katalysatoren komt namelijk van LNV, in het kader van de structurele aanpak stikstofreductie. We willen dus wel die beweging maken en we proberen ondertussen ook nog wel erachter te komen wat nou maakt dat de vraag naar die katalysatoren achterblijft.

De **voorzitter**:

Daarmee hebt u een interruptie uitgelokt bij meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, want een van de oorzaken voor het feit dat die vraag achterblijft, zou kunnen zijn -- ik zeg niet dát het zo is -- dat als je een katalysator in de keten zet, dat ook wel wat eisen stelt aan de gassen die daarin gaan. Als die katalysator gevoeliger wordt en beter werkt, kun je niet meer al die rotzooi er nog bij gooien. Want dan gaan die katalysatoren stuk en dat zijn dure dingen. Is de minister bereid om -- in een brief, naar ik begreep -- dat aspect te onderzoeken? Want er zijn zo veel aanwijzingen, al jaren eigenlijk, over die bijmenging. Dit zou een hele goede verklaring kunnen zijn. Je kan niet rotzooi bijmengen in die katalysatoren. Het zou goed zijn om dat aspect mee te nemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Die brief komt in het najaar, heeft de minister gezegd.

Minister **Harbers**:

We evalueren die regeling nu. Samen met LNV bekijken we ook wat maakt dat die vraag naar katalysatoren achterblijft. Ondertussen besteden we een deel van het geld aan schone motoren. Precies dit nemen we ook mee; wij willen dat zelf ook weten.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister. U kan verdergaan met uw beantwoording.

Minister **Harbers**:

De heer Koerhuis vroeg naar de Rotterdamse haven en vroeg of alle modaliteiten meegenomen worden -- ook walstroominfra et cetera -- in het Nationaal Plan Energiesysteem. Het korte antwoord is: ja, alle modaliteiten worden meegenomen. Voor duurzame biobrandstoffen voorziet het duurzaamheidskader biograndstoffen in een groeipad voor de inzet van biobrandstoffen in de verschillende vervoerssectoren. Voor de inzet van waterstof en synthetische brandstoffen wordt samen met EZK gewerkt aan het Nationaal Plan Energiesysteem. We leveren vanuit IenW ook input voor de sector mobiliteit en daarin wordt ook de input voor de benodigde walstroominfrastructuur meegenomen. Maar het korte antwoord is: alles loopt mee in dat groeipad voor de haven in 2050.

Zijn aanvullende vraag was of we accu's van schepen en walstroominfrastructuur ook kunnen inzetten om zonne- en windenergie op te slaan, zodat die op het juiste moment weer bruikbaar is. Ja, daar waar mogelijk doen we dat. Het is inderdaad belangrijk om deze kans ook te benutten. Batterijcontainers die nu in de binnenvaart voor de voortstuwing geïntroduceerd worden, lijken hier zeker voor ingezet te kunnen worden. Dat is overigens ook het doel van het project Zero Emission Services, waaraan onlangs een bijdrage uit het Nationaal Groeifonds is toegekend. Accu's worden op dit moment nog niet veel ingezet bij walstroominstallaties, maar ook dit kan gaan veranderen; ook hier liggen mogelijkheden. Kortom, het zijn interessante ontwikkelingen, die de maatschappelijke meerwaarde van walstroom en elektrisch varen verder kunnen vergroten. Ik ben dan ook graag bereid om in overleg met de sector te bekijken hoe dit verder zo veel mogelijk kan worden benut.

De heer Koerhuis wees op de Houtrakpolder in het Noordzeekanaalgebied en vroeg wat daar de stand van zaken is. Dan ga ik eerst even in op de aanpak die we in het Noordzeekanaalgebied voornemens zijn. Van het Noordzeekanaalgebied is een NOVEX-gebied gemaakt. Dat is onderdeel van de Nationale Omgevingsvisie, maar dan met de "EX" van "executie", dus uitvoering; het gaat om de oude NOVI-gebieden. In de aansturing van dat NOVEX-gebied komen de integrale en complexe opgaven van ruimte voor woningen en havens samen. Het belang van de haven en de daarmee samenhangende watergebonden bedrijvigheid krijgt daarin ook de nodige aandacht. Dat betekent dat we dus ook goed moeten kijken hoe het met elkaar in overeenstemming te brengen is, want ook bedrijven in de haven zullen perspectief en zekerheid moeten hebben, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Dus dat is eigenlijk een soort integrale aanpak om woningbouw, haven en stad -- ik zeg het maar even op z'n Rotterdams -- hand in hand te laten gaan met havenuitbreiding. Een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan hiervoor in beeld komen. Dat draait mee in de milieuruimtelijke NOVEX-onderzoeken die onder leiding van de provincie Noord-Holland voor het betreffende gebied gemaakt worden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Daar waar de heer Koerhuis buiten de microfoon vanuit zijn punt terecht zegt "da's mooi", zegt de Partij voor de Dieren "da's helemaal niet mooi". Want die Houtrakpolder is een van de laatste nog overgebleven polders in dat gebied. Als je door dat industriegebied rijdt, loopt of fietst, dan zie je gewoon één uitgestrekte vlakte die nog uitgaat van een soort industriebeleid van 50 jaar terug. Het is heel ruim opgezet. Die gebouwen zijn er voor 30 jaar neergezet; er zit geen enkel duurzaamheidsaspect in die gebouwen. Dus is de minister het niet met de Partij voor de Dieren eens dat je eerst eens moet gaan kijken wat voor industrie daar nodig is? We hadden het net al over de noodzakelijke krimp van al die activiteiten om binnen de grenzen van de planeet te blijven. Daar duurzaam die gebouwen neerzetten is ook een aspect. Dat zou ik willen meegeven aan de provincie. Want nogmaals, die Houtrakpolder is zo'n beetje de laatste polder die daar nog overgebleven is.

Minister **Harbers**:

Ik kan niets afdoen aan het antwoord dat ik net al gaf. Ik kan ook niet helemaal de kool en de geit sparen. Tegelijkertijd zeg ik: ook als je kijkt naar de vraag van bedrijven in die

regio, zie je dat het ook in de toekomst gaat om bijvoorbeeld bedrijven die zich inzetten voor circulariteit. Dus een deel van die ontwikkeling die de heer Van Raan schetst, zal zeker uit die onderzoeken komen. Daar waar het milieutechnisch niet kan ... We laten nu die milieuruimtelijke onderzoeken doen, dus dan zullen ook dat soort aspecten uit die onderzoeken blijken. Maar om zowel de heer Van Raan als de heer Koerhuis te sparen, zou ik zeggen: laten we even wachten op wat uit die onderzoeken komt en wat de behoefte en de noodzaak in dat gebied zijn.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis. U vertegenwoordigt de kool en meneer Van Raan de geit, denk ik.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik laat de vergelijking even in het midden. Overigens is de Houtrakpolder echt niet de laatste polder van Nederland, zeg ik ter geruststelling van de heer Van Raan. Ik heb de minister scherp beluisterd. Hij zegt: hij kán in beeld komen. Dat is al een heel mooi antwoord. Ik heb nog liever dat hij in beeld ís, zeg maar, of in beeld is gekomen. Maar mijn vraag was eigenlijk een andere. De minister voert gesprekken in de Metropoolregio Amsterdam over allerlei infrastructurele problemen daar. Zou hij de Houtrakpolder op tafel willen leggen? Dat is de vraag.

Minister Harbers:

Ja, de Houtrakpolder draait mee in die milieuruimtelijke onderzoeken, maar die vinden plaats onder leiding van Noord-Holland. Wat dat "kan in beeld komen" betreft: dan heb ik het meer over de volgende stap. Als uit de onderzoeken blijkt dat het nodig is, dan is hij in beeld, maar hij ligt op tafel.

De voorzitter:

Dank u wel. U kunt de beantwoording vervolgen.

Minister Harbers:

De niet-EU-zeehavens en de bilaterale verdragen, waar de heer Koerhuis naar vroeg, zijn in de laatste Transportraad niet aan de orde geweest, maar ik zal dit wel nader verkennen bij de Europese Commissie. De bevoegdheid om bilateraal klimaatverdragen te sluiten met derde landen van buiten de EU, ligt bij de EU. Als EU-lidstaten dat zelf

zouden gaan doen, dan bestaat namelijk het risico dat ze EU-regelgeving aantasten en daarmee het gelijke speelveld tussen Europese zeehavens. Er zijn ondertussen wel bilaterale contacten met bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk over klimaatregelgeving om zo het gelijke speelveld te bevorderen. Maar ik zal dat nog nader verkennen bij de Europese Commissie en als dat gebeurd is, kom ik er bij u op terug.

Dan kom ik op de Nederlandse exportkredietverzekering. Dat hebben we even nagevraagd bij het ministerie van EZK. Daar geeft men aan dat er meerdere instrumenten zijn die een specifieke scheepsbouwer kunnen helpen. Een exportkredietverzekering, mits afgesloten voordat de oorlog begon, is er daar een van. Dan is er gewoon een exportkredietverzekering met dekking. Er zijn ook meerdere generieke maatregelen waar de scheepsbouwsector gebruik van kan maken, waaronder compensatie voor hoge energieprijzen. Het kabinet kan echter geen specifieke steun aan bedrijven of sectoren verlenen, want we kunnen niet alles compenseren en het is ook lastig uitvoerbaar om dergelijke een-op-eensteun te verlenen. Dan kom ik bij de vragen van de heer Van Raan.

De voorzitter:

De heer Koerhuis heeft hier nog een vraag over.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat ik dan zo gek vind, is dat de Nederlandse scheepsbouwsector aangeeft grote financiële verliezen te lijden of te gaan lijden. Misschien kan de minister hier later in een brief op terugkomen. Dit doet bijna vermoeden dat ze dan geen Nederlandse exportkredietverzekering hebben afgesloten. Volgens mij is het gebruikelijk om een exportkredietverzekering af te sluiten als je grote schepen exporteert naar Rusland. Het hoeft niet, zeggen ze hier links van mij. Daar hebben ze helemaal gelijk in. Ik vind het ongebruikelijk. Misschien kunnen we het er in de tweede termijn nog even over hebben.

Minister Harbers:

Ik weet ook niet precies wat de specifieke casuïstiek daarachter is. Ook omdat deze regeling van het ministerie van Financiën en het ministerie van EZK is, stel ik voor dat ik de collega's vraag om daarop schriftelijk bij de Kamer terug te komen. U moet het hier doen met het antwoord dat we hebben meegekregen!

De **voorzitter**:

Op welke termijn zou dat kunnen?

Minister **Harbers**:

Eind van het zomerreces?

De **voorzitter**:

Eind van het zomerreces. Ik sta bekend als rupsje-nooit-genoeg. Meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Er komt nog een mooi debat in de commissie Financiën over de exportkredietverzekering. Daar kan het dan in meegenomen worden.

De **voorzitter**:

Ja? Zegt u het maar, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zou zeggen: als de brief er voor het tweeminutendebat Maritiem kan komen. Dat zal begin september zijn. Dat zou mijn technische hulp zijn.

Minister **Harbers**:

Als u dat tweeminutendebat na het reces plant, dan hebben we een deal!

De **voorzitter**:

Dat gaan we regelen. Meneer de minister.

Minister **Harbers**:

Ik ga op alle vragen van de heer Van Raan in, maar er hangt een soort filosofische vraag boven over de economische ordening. Daarvoor kunnen we een hele avond nemen, maar ik vermoed dat we het na die avond nog niet eens zijn. Het is geen kabinetsvoornemen om in te zetten op vermindering van de scheepvaart, nog los van het feit dat we in dat opzicht een klein landje zijn met een weliswaar grote haven en scheepvaart natuurlijk een mondiale aangelegenheid is.

Tegelijkertijd heeft hij een aantal vragen gesteld die met name op de verduurzaming van de scheepvaart betrekking hebben, bijvoorbeeld over lng. Overschakeling van de zeevaart naar duurzame brandstoffen is uiteindelijk toch een kwestie van een stapsgewijze transitie, ook om de markt voor duurzame brandstoffen goed tot ontwikkeling te laten komen. Daarom ben ik in ieder geval blij met het "Fit for 55"-pakket, dat geleidelijk de infasering van duurzame brandstoffen stimuleert. Ook op internationaal niveau, bij de IMO, zetten we in op een brandstofbeprijzing samen met een brandstofstandaard op basis van een hele ketenanalyse, om zo het gebruik van duurzame brandstoffen geleidelijk in te kunnen faseren. Het gebruik van ketenanalyse of, in het Engels, well-to-wake, is belangrijk om ervoor te zorgen dat in de transitie ook lng op zijn werkelijke uitstoot van broeikasgas potentieel wordt beoordeeld en meegenomen. Daar zetten we ons ook in IMO-verband voor in.

Door de heer Van Raan en door mevrouw Kröger is gevraagd naar het bijmengen van, huiselijk gezegd, troep en afval in stookolie. Ook daar geldt dat we ons vanuit Nederland inzetten voor de transitie naar duurzamere brandstoffen, zeker duurzamer dan de traditionele fossiele brandstoffen waaronder stookolie, met uiteindelijk natuurlijk stapsgewijs de verdere ingroei van synthetische en duurzame brandstoffen.

Internationaal worden er eisen gesteld waaraan scheepsbrandstoffen moeten voldoen. In internationaal verband heeft Nederland bijgedragen aan de totstandkoming van een IMO-richtlijn voor het bunkerlicentiesysteem. Zo'n bunkerlicentiesysteem versterkt de borging van de kwaliteit van scheepsbrandstoffen. In IMO-verband zetten we ons tevens in voor strenge en haalbare IMO-maatregelen om het mariene milieu te beschermen. Dit zeg ik in reactie op de vraag naar scrubbers en waswaterlozingen. Daarom hebben we in 2019 met de EU-landen ingezet op de evaluatie van de huidige IMO-richtlijnen voor lozingen en scrubbers. Die evaluatie heeft al geleid tot aangescherpte richtlijnen. In IMO-verband wordt gewerkt aan verdere aanscherping van het internationaal regelgevend kader. Ik verwacht de definitieve resultaten van die evaluatie en besluitvorming hierover niet meer dit jaar, maar waarschijnlijk in 2023. Dan zal ik daar bij de Kamer op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat staat ook genoteerd. Er zijn een paar interrupties. IMO staat voor: Internationale Maritieme Organisatie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is een kwestie die natuurlijk al heel lang speelt en waarover we al heel vaak Kamerdebatten hebben gehad. We hebben het gewoon over hoe chemisch afval grootschalig bijgemengd wordt in onze havens als bunkerbrandstof en uiteindelijk in het milieu terecht komt. Ik snap dat er internationaal allerlei dingen worden gedaan, maar ondertussen lezen we in een artikel dat de handhaving gewoon tekortschiet. Het gaat dus zowel om het handhaven van de bestaande regels als om het feit dat we strengere regels nodig hebben. Het antwoord van de minister dat er in 2023 een update komt van hoe we ons in IMO-verband inzetten, schiet dan wat mij betreft tekort, gegeven onze verantwoordelijkheid en de schaal van het probleem. Dus: heel graag een concreter actieplan van de minister.

Minister **Harbers**:

Toch is dit wat we doen, gegeven het internationale karakter van de scheepvaart. Ik weet dat mevrouw Kröger vindt dat dat te traag gaat. Dat kunnen we vanuit Nederland ook allemaal vaststellen, maar scheepvaart is een internationale aangelegenheid. Het is zelfs niet alleen in de EU. Wij leven niet op een eiland, dus de IMO is wel de beste plek om dit soort dingen te regelen. Dan begrijp ik best dat er behoefte is om in Nederland veel verdergaande stappen te zetten, maar twee kleine stappen in IMO-verband leveren meer op dan één reuzestap in Nederland waarbij er vervolgens allerlei verdringingseffecten naar andere landen zijn en men gewoon elders gaat bunkeren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger en dan de heer Van Raan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Of de bestaande regels goed gehandhaafd worden in Nederland ... We zijn een van de grootste aanbieders van stookolie. Wij zijn een wereldspeler. We staan nog op de vierde plek van de import van Russische olie, om aan te geven hoe groot we zijn. Dat die regels in Nederland niet gehandhaafd worden, daar heeft de minister geen IMO voor nodig. Daar kan de minister morgen mee aan de slag in een actieplan, door gewoon te zeggen: wij willen die chemische troep niet in onze stookolie. Ik wil dat de minister het niet alleen op het bordje van de IMO schuift, maar ook echt zelf aan de bak gaat.

Minister **Harbers**:

Dat was het tweede deel van de vraag van mevrouw Kröger, waarop ik nog geen antwoord had gegeven: de eigen handhaving door de ILT. Ook daarvoor geldt dat de ILT, de toezichthouder die dit handhaaft, in eerdere onderzoeken al niet kon concluderen dat bedrijven hun eigen afvalstromen verwerken bij de productie van stookolie. Specifiek voor het toezicht op stookolie voert de ILT gezamenlijke acties uit met de politie. Dat heeft geleid tot minder zwaveluitstoot. De ILT blijft daarop handhaven. Los daarvan is er datgene wat we in Nederland al doen. In de haven van Rotterdam wordt sinds vorig jaar gebruikgemaakt van dat bunkerlicentiesysteem. We hebben de aanscherping van de wereldwijde zwavelnorm gehad per 1 januari 2020. Daar handhaven we vervolgens op. Als er andere signalen zijn, hoor ik die graag, maar dit is wat we van de ILT vragen en wat de ILT ons terugrapporteert.

De **voorzitter**:

ILT staat voor: Inspectie Leefomgeving en Transport. Meneer Van Raan is nu aan de beurt.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, ik ga daar graag op door.

De **voorzitter**:

Het is uw laatste interruptie, dus stel 'm goed.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is niet anders, voorzitter. Ik denk dat we dat allemaal jammer vinden.

De minister kan en moet meer doen. Het probleem dat mijn collega Kröger schetste, is bekend. Daarover wordt zo veel gepubliceerd. Lees bijvoorbeeld de laatste publicatie van Follow the Money. Het is mogelijk om binnen de 200 mijlszone -- daar hebben wij met handhaving wat over te zeggen -- met een analyse te kijken naar de rookgassen. Je kunt op afstand bekijken wat daarin heeft gezeten. Ik zou de minister eigenlijk willen vragen -- ik overweeg een motie op dit punt -- om met een plan van aanpak te komen voor bestaande acties en voor wat hij van plan is om meer te doen dan wat er nu gebeurt, want er gebeurt nu gewoon echt niet genoeg. Er gebeurt echt niet genoeg, en

het kan wel. Het is dus een politieke keuze hoeveel controle je gaat doen in die 200 mijlszone. Kan de minister een plan van aanpak toezeggen?

De **voorzitter**:

Gaat de minister uw motie voorkomen?

Minister **Harbers**:

Nee helaas, voorzitter, dat kan ik niet toezeggen. We hebben het bestaande kader. Nogmaals, we werken er in internationaal verband aan om dat daar waar mogelijk aan te scherpen. Dat doen we in IMO-verband. Dat kader wordt door de ILT gehandhaafd. Daar zou ik het bij willen laten.

De **voorzitter**:

U hebt een tweede termijn, meneer Van Raan. Dat is geen probleem. Uw interrupties zitten erop.

Minister **Harbers**:

Dan de Y-stoffen uit MARPOL Annex II. De heer Van Raan vroeg waarom die worden geloosd. Dat is onder een aantal voorwaarden toegestaan. Voor sommige Y-stoffen moet een voorwas uitgevoerd worden voordat het schip vertrekt. Ook daar is de ILT of het havenbedrijf steekproefsgewijs bij aanwezig om te controleren of dat volgens de voorschriften gebeurt.

De heer Van Raan heeft ook een vraag gesteld over een schip dat met 15.000 schapen verging. Ik moet bekennen dat we geprobeerd hebben dat snel na te zoeken, maar dat we dat niet hebben teruggevonden. Dus ik heb iets meer informatie nodig, of we komen daar nog even schriftelijk op terug. Schriftelijk? Ja. Buiten de vergadering moet ik dan misschien even een paar gegevens hebben, want ik had de expert daarover niet bij de hand.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, als u er voor het einde van de vergadering voor zorgt dat alle informatie er is, dan kan de minister ...

Minister **Harbers**:

Dat kan ook een andere keer, maar ik heb even wat meer duiding nodig bij die vraag. De heer Van Raan vroeg ook of er meer milieumaatregelen op nationaal niveau mogelijk zijn, in plaats van afhankelijk te zijn van internationale consensus. Dan herhaal ik een beetje wat ik net al zei, namelijk dat een internationale sector als de zeevaart wat mij betreft echt het meest gebaat is bij internationale afspraken en maatregelen.

Mevrouw Kröger vroeg naar de bijdrage van de maritieme sector aan het beperken van de stikstofuitstoot. Ik ben het met haar eens dat verduurzaming van de zee- en binnenvaart moet bijdragen aan de stikstofreductie van de scheepvaart. De uitrol van walstroom speelt daar een belangrijke rol in. Voor het stimuleren van walstroom heeft lenW ruim 200 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dat moet de komende jaren sterk bijdragen aan stikstofemissiereductie door zeeschepen in de zeehavens. Een eerste tranche van 32 miljoen is al opengesteld. In de eerste tender bleek er meer vraag te zijn dan er budget beschikbaar was. Daarom overwegen we het subsidiebudget voor de tweede tender te verhogen. Ook werkt Rijkswaterstaat aan walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart op alle rijksligplaatsen.

Sinds 1 januari 2021 zijn nieuwe internationale IMO-regels in werking getreden die bepalen dat de Noordzee en de Oostzee als stikstofemissiecontrolezones gelden. Nieuwgebouwde zeeschepen zullen in deze zones moeten voldoen aan veel strengere stikstofnormen, die gemiddeld een reductie van 80% inhouden ten opzichte van de laatste generatie scheepsmotoren. Voor een verdere bijdrage zal de komende jaren nog verder worden ingezet op verduurzaming van de maritieme sector, zoals met het Europese "Fit for 55"-pakket en wat daar straks in opgenomen is.

Dan is het natuurlijk wel de vraag -- die stelde mevrouw Kröger ook -- hoe we weten of kijken dat die maatregelen echt effect hebben op de stikstofdepositie. Van nieuwe motoren weten we dat ze 85% minder stikstof uitstoten dan bestaande oude motoren van voor 2008. Wie met subsidie een katalysator aanschaft, moet met metingen aantonen dat hij ten minste 60% minder stikstof uitstoot dan een CCR2-motor. Ik weet niet wat de afkorting "CCR" is, zeg ik gelijk richting de voorzitter.

De **voorzitter**:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Minister **Harbers**:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart: dat had ik natuurlijk wel kunnen weten, maar ik dacht dat het een technische term was. CCR2-motoren zijn motoren van na 2008.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, u wilde een interruptie maar u hebt er nog maar één, dus we wachten even. U hebt er nog eentje.

Minister **Harbers**:

Dan het vraagstuk van varende ontgassen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger wil toch haar laatste interruptie inzetten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, op stikstof. De zaken die de minister schetst, zijn allemaal zaken die over een langere periode hopelijk effect gaan hebben. Maar goed, er is nu gewoon heel concreet een stikstofprobleem. Alle sectoren moeten leveren. Mijn hele concrete vraag is: wat is de indicatie van wat die maatregelen die nu voorgesteld zijn op korte termijn gaan doen? Elke sector moet evenredig bijdragen. Welk gat is er dan nog voor het doel? Het kan zijn dat de minister daar nu geen antwoord op heeft. Dan kan hij daar wellicht in een brief op terugkomen. Ik zou het voor andere sectoren, zoals de landbouw, niet fair vinden als er allerlei dingen zijn met langetermijnperspectieven en er geen concreet beeld is dat schetst hoe groot het gat nog is.

Minister **Harbers**:

Voorafgaand aan het stikstofdebat van twee weken geleden is er ook een uitvoerige beantwoording van schriftelijke vragen van de Kamer geweest. Daarin is ook namens het ministerie van IenW aangegeven dat, voor bijvoorbeeld mobiliteit, en ook scheepvaart, die doelen nog in kaart worden gebracht. Die worden uiterlijk begin 2023 vastgesteld, zeg ik uit mijn hoofd. Dat gebeurt vanuit de stellingname van het kabinet dat alle sectoren een bijdrage moeten leveren en dat dus ook dat doelbereik nog verder vastgesteld wordt.

De **voorzitter**:

U kunt verdergaan met uw beantwoording.

Minister **Harbers**:

Dan het varend ontgassen. Bij diverse debatten dit jaar heb ik u al eerder aangegeven hoe dat in elkaar zit en dat dat CDNI-verdrag nog door een aantal landen geratificeerd moet worden. Tegelijkertijd werken we ook nationaal aan datgene wat mevrouw Kröger vraagt. We zorgen er namelijk in ieder geval voor dat we klaarstaan voor het moment dat dat verbod van kracht wordt. Vooruitlopend daarop proberen we al met verladers tot afspraken te komen. We hebben daar ook overleg over gevoerd. Dat gebeurde met zowel de industrie, de verladers, alsook met het IPO, omdat provincies de vergunningverlening voor ontgassingsinstallaties moeten doen. Zij lopen daar ook nog tegen vraagstukken aan over hoe dat precies moet. Met alle betrokken partijen, zowel aan de overheidszijde als aan de kant van de industrie, hebben we afgesproken om kort na de zomer met een gezamenlijk gedragen roadmap te komen waarin alle acties die we gezamenlijk gaan ondernemen dan zijn opgenomen. Dat zijn acties van de industrie, van provincies en van de rijksoverheid. Zo doen we precies datgene wat mevrouw Kröger zegt. We gaan namelijk aan de slag en zorgen ervoor dat alles klaar is als het verbod er is.

De **voorzitter**:

IPO staat voor "Interprovinciaal Overleg", voor degenen die dit graag willen weten. De minister.

Minister **Harbers**:

Dan de schade die de MSC Zoe achterliet. Ik heb eerder in het jaar aangegeven dat er met MSC Zoe nog een vergoeding van €217.000 is afgesproken voor resterend afval dat nog op de zeebodem zou worden aangetroffen. Dat kan dan door het Rijk worden geborgen. Bij die gelegenheid heb ik ook aangegeven dat er geen directe schadevergoeding aan vissers mogelijk is, maar dat we wel met de Vissersbond, Stichting De Noordzee en de Waddenvereniging in overleg zijn over de aanpak van die eventuele bergingsacties. Waar, wanneer en hoe moeten die plaatsvinden? Het doel is om het budget, die €217.000, met instemming van deze partijen zo doelmatig mogelijk in te zetten om het afval van de zeebodem te krijgen.

Dan kom ik tot het punt van de Waddenzee. Ik kom naar aanleiding van de MSC Zoe bij het vraagstuk van de verkeersbegeleiding. De heer De Groot vroeg of die er alleen in het Nederlandse deel is, of ook in het Duitse deel. De actieve verkeersbegeleiding komt in de sector ten noorden en noordwesten van Den Helder. Die post kijkt naar de schepen die vandaar oostwaarts naar Duitsland varen en begeleidt die actief naar de juiste route. Bij onheil begeleiden zij de schepen natuurlijk via de noordelijke route. Aan de Duitse kant is al actieve verkeersbegeleiding geïnstalleerd voor schepen die westwaarts varen. Daarmee hebben we dus een sluitend systeem, want als je eenmaal op de noordelijke of de zuidelijke route zit, vervolg je die tot je eindpunt, in dit geval Hamburg of de Noordzee westwaarts.

Dan de samenloop van diverse activiteiten op de Noordzee: de mogelijke botsingen tussen schepen en windmolens. In het beleidskader maritieme veiligheid van twee jaar geleden is al een doel gesteld voor maritieme veiligheid. Dat is het streven naar het continu verbeteren van de maritieme veiligheid door het kennen van de grootste risico's, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau. De heer De Groot vroeg om in dat verband ook onafhankelijk onderzoek te doen naar de impact en de risico's op de Noordzee. Dat onderzoek was onafhankelijk en is al uitgevoerd door MARIN. Op basis van dat onderzoek is de huidige set aan scheepvaartveiligheidsmaatregelen ontwikkeld. Dat zijn maatregelen zoals de noodslaphulp, sensoren op windparken, meer toezicht en passieve verkeersbegeleiding. Deze middelen worden onder regie van de kustwacht ingezet. De effectiviteit van de maatregelen wordt door Rijkswaterstaat gemonitord. Aan de hand daarvan kijken we ook nog of er door innovatie inmiddels nieuwe maatregelen toegepast kunnen worden.

Verder wisselen we kennis uit met België, Duitsland, Frankrijk, het VK en Denemarken op het gebied van scheepvaartveiligheid in relatie tot windparken op de Noordzee. In dat verband geldt natuurlijk ook dat we in Nederland hebben gekozen om een paar passages door windparken te maken voor de bruine vloot, waar België windparken helemaal gesloten heeft en andere windparken nog meer opengesteld zijn. In het kader van die kennisuitwisseling wordt ook met de andere Noordzeelanden gekeken of we dit meer kunnen harmoniseren. Ik verwacht dat het op termijn waarschijnlijk wel meer naar elkaar toegroeit, maar tegelijkertijd zie je dat alle lidstaten op dit moment vooral bezig zijn met de grootschalige uitrol van wind op zee en welke vraagstukken dat oplevert en dat men nog niet zover is om daar nu al één standaard in te kiezen. Dat nog los van het feit dat de verschillende delen van de Noordzee van de verschillende lidstaten soms een

andere verkaveling kennen. Bij België is het nog dichter verkaveld. Bij ons is dat al wat minder. Maar er moet ook wel ruimte zijn om dit op een veilige manier te kunnen doen, zeg ik er maar even bij, temeer daar de heer De Groot bij zijn eerste vraag juist aandacht vroeg voor mogelijke aanvaringen. Ik denk niet dat dit op korte termijn geharmoniseerd is, maar het behoort wel tot de permanente overleggen en kennis die we met de buurlanden aan de Noordzee afstemmen.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Als het gaat om het veiligheidsniveau verwijst de minister naar een onderzoek uit 2018. Het lijkt alsof in dat onderzoek het risico op aanvaringen en de botsing met windmolens door elkaar worden gehaald of bij elkaar op worden geteld. Het is al een tijd geleden, en we zitten nu toch echt met een enorme ambitie voor de Noordzee. De minister heeft het over een acceptabel niveau, maar er is helemaal geen beleidsdoel van wat dan een acceptabel niveau is. Ik zou de minister toch willen vragen om daarin op te schalen. Wat betreft de doorvaarbaarheid zegt de minister dat we gunstig afsteken bij België. Dat is niet zo moeilijk, want in België mag niks. De vraag is nu juist: bent u bereid om met de bruine vloot om tafel te gaan zitten of te zorgen dat die ook bij het Noordzeeoverleg kan aanschuiven, zodat dit gesprek daar kan plaatsvinden, ook een beetje in afwachting van de harmonisatie? Het is wel de mensen hun boterham, ook met de huidige brandstofprijzen. Het zijn hoogopgeleide, professionele mensen. We kunnen daarmee ook de veiligheid garanderen.

Minister **Harbers**:

Laat ik gewoon realistisch zijn. Ik denk niet dat die harmonisatie op korte termijn bereikt zal worden. Als de heer De Groot aandacht vraagt voor communicatie, zodat in ieder geval helder is richting de sector wat waar wel en niet mag, kunnen we daar nog even goed naar kijken. Op de achtergrond speelt dat de ambities voor medegebruik van de Noordzee verschillen in de verschillende landen langs de Noordzee. In sommige landen is medegebruik heel beperkt en daarom geen factor geweest in de formulering van het doorvaartbeleid. We blijven ons inzetten voor het actief bijdragen aan het delen van kennis, om te kijken of we dat verder kunnen harmoniseren. We kijken ook naar de mogelijkheid om de beroepsorganisaties die de heer De Groot heeft genoemd, daarbij te betrekken. Maar ik denk echt dat we realistisch moeten zijn; dit is niet van de ene op de andere dag geregeld.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Dank in ieder geval voor de toezegging dat u met de beroepsorganisaties om de tafel gaat. De eerste vraag is of de doorvoerbareid toch wat uit te breiden is. De tweede vraag ging over de harmonisatie. De minister ging niet in op mijn vraag over het acceptabele niveau. Dan moet je namelijk een norm hebben en die is er niet. Wat gebeurt er als een schip met ... Denk aan de Julietta D. Dat soort scenario's zijn eigenlijk onvoldoende onderzocht. Er is in ieder geval nog geen geactualiseerd beleid op. Laat ik het zo zeggen.

Minister **Harbers**:

Op zichzelf voldoet de norm volgens mij wel. We hebben de casus van de Julietta D natuurlijk gehad. Het aantal bergingsschepen op de Noordzee wordt ook uitgebreid naarmate er meer windparken daadwerkelijk in exploitatie gaan, opgeleverd worden. Ik denk dat het onderzoek dat we hebben gedaan nog niet verouderd is en gewoon een goede standaard biedt voor de veiligheidsstandaard die we willen hebben op de Noordzee. Maar laat ik u toezeggen dat ik daar nog een keer naar kijk en dat ik na de zomer met een brief kom over hoe het met dat onderzoek staat en wat daarvan eventueel nu of op termijn nog eens tegen het licht zou moeten worden gehouden. Dan hebben we misschien een betere basis om daar nog eens naar te kijken in het najaar.

De **voorzitter**:

Ook deze toezegging wordt genoteerd door onze griffier. U kunt uw beantwoording vervolgen. We zijn bij het laatste blokje.

Minister **Harbers**:

Dan ga ik naar de laatste paar vragen van de heer De Groot. Hij vroeg of ik bereid ben om met de sector te kijken naar voorstellen voor het Nationaal Groeifonds. Het klopt dat er negatief is geadviseerd over het opstellen van het Maritiem Masterplan dat voor het Nationaal Groeifonds is ingediend. We zijn samen met de ministeries van EZK en Defensie in gesprek om te bepalen hoe een aangepast voorstel voor dat Maritiem Masterplan alsnog kan worden ingediend, waarin de opmerkingen van de Commissie voor het Nationaal Groeifonds ook op een goede manier worden verwerkt. Kortom, die ondersteuning bieden we zoals we die ook aan andere sectoren bieden.

Er wordt uitvoering gegeven aan de motie die de heer De Groot in 2018 heeft ingediend over het vuilwater van de schepen. Meteen na het zomerreces wordt de Kamer daarover geïnformeerd. Er is in 2021 uitvoering gegeven aan die motie door een wijziging in te voeren in het Besluit activiteiten leefomgeving. Daar kwamen bijna 4.000 reacties op. Het was even een geploeter om daardoorheen te komen. Inmiddels zijn die reacties verwerkt en is er een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uitgevoerd. Na het zomerreces zal het ontwerpbesluit naar de Kamer worden gestuurd. De planning is dat de tekst in de loop van 2023 kan worden gepubliceerd. Er wordt dus uitvoering aan gegeven. Daarmee meen ik door alle vragen heen te zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik had nog een vraag over het gegeven dat de Nederlandse scheepsbouwsector aangeeft dat stalen scheepscasco's zo snel mogelijk onder de CO₂-grensbelasting van de EU moeten vallen.

Minister **Harbers**:

Dat doen we nog niet op dit moment. Althans, daar is nog geen draagvlak, geen meerderheid, voor in de Europese Unie. We zijn wel aan het kijken of we dat kunnen meenemen in de evaluatie die voor de inwerkingtreding in 2026 zal plaatsvinden. We kijken of we dat nog kunnen toevoegen. In eerste instantie richt de CO₂-grensbelasting zich op een vijftal sectoren. In de Milieuraad is afgesproken dat er voor het eind van de overgangperiode, eind 2025, een evaluatie naar de methodiek zal komen. Voordat die grensbelasting dan daadwerkelijk in werking treedt, wordt gekeken naar onder andere omzeilingsmogelijkheden en de impact op de verdere waardeketen. Ik begrijp de frustratie van de heer Koerhuis. Ik zou ook wel verder willen, maar dit is de consensus die in de EU is bereikt op dit punt.

De **voorzitter**:

Hij zit er vrij relaxed. U had nog één interruptie, meneer Koerhuis. Gooi 'm er rustig in, uw laatste interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben helemaal niet blij met het antwoord, want we hebben de CO₂-grensbelasting. We gaan CO₂-belasting heffen. Vooral bij de productie van staal komt natuurlijk veel CO₂ vrij. Daar gaat dan veel CO₂-belasting op vallen. Bij de productie van stalen scheepscasco's komt ook veel CO₂ vrij. Dan vind ik het heel gek dat we wel CO₂-belasting heffen op die stalen scheepscasco's als ze in de EU gemaakt worden, maar niet als ze van buiten de EU komen. Ik vraag me echt af hoe de Europese Commissie dat uitlegt, want het klimaat heeft er niks aan als staal of een stalen scheepscasco net over de grens in Turkije gemaakt wordt en dan zonder EU-CO₂-grensbelasting binnen komt varen.

Minister **Harbers**:

Nee, klopt. Precies dat begrijp ik ook, maar ik deel u mee wat er uiteindelijk in de Milieuraad is overeengekomen en wat wellicht nog een vraagstuk kan zijn in het Europees Parlement. Ik deel gewoon mee hoe het ervoor staat.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Heb ik nog een interruptie of niet?

De **voorzitter**:

U hebt er geen meer, maar u heeft wel nog een tweede termijn. Meneer De Groot had ook nog een interruptie in dezen.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik had nog een vraag over het vervoer van containers op de luiken. Ik had daar aan uw voorganger ook al vragen over gesteld. Zij zei dat dat eigenlijk niet de bedoeling was. Dat gaat dus ook over handhaving. Heeft de minister daar al informatie over?

Minister **Harbers**:

Excuus. Die vraag heb ik gemist. Misschien kan ik daar even in tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De eerste termijn van de minister zit erop, neem ik aan, hè? Er zijn geen antwoorden meer? Dan gaan we meteen door naar de tweede termijn. Ik stel anderhalve minuut per fractie voor.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst waar ik het net over gehad: de EU-CO₂-grensbelasting voor stalen scheepscasco's. Als dat niet via de Europese Commissie kan, dan moeten we maar kijken of het op een andere manier kan. Dat was ook mijn vraag: kunnen we een andere oplossing vinden? Ik vraag hier in ieder geval een tweeminutendebat voor aan. Ik geef de minister de kans om hier voor dat tweeminutendebat, dat wat mij betreft na het zomerreces komt, een brief over te sturen, want ik ben gewoon niet blij met het antwoord. Het klimaat heeft hier niks aan en de Nederlandse scheepsbouwsector al helemaal niet.

Ik ben blij met de brief die de minister heeft toegezegd over verliezen die de Nederlandse scheepsbouwsector lijdt op Russische schepen.

En ik had gevraagd om erop aan te sturen dat de Nederlandse scheepsbouwsector de opdrachten krijgt voor de rijksvloot. Ik ben niet blij dat de minister eigenlijk geen duidelijkheid wil geven. Ik ben ook niet blij dat hij zegt dat de herkomst voorschrijven niet kan. Nou, "niet blij"; ik begrijp dat, maar de minister zegt dat innovatie- en kwaliteitsvoorschriften voorschrijven wel kan. Ik wil hem toch even meegeven dat andere EU-landen hier wel op sturen. Ik wil graag dat wij hier ook op aansturen. Kunnen we de innovatie- en kwaliteitsvoorschriften niet zo opschrijven dat de Nederlandse scheepsbouwsector de opdrachten krijgt, dus dat we er met een omweggetje voor zorgen dat de Nederlandse scheepsbouwsector alsnog de opdracht krijgt?

Tot slot, voorzitter. De minister verwijst weer naar het Nationaal Plan Energiesysteem. In eerdere debatten hebben we volgens mij commissiebreed gezegd dat we dat te breed vinden. En het ligt bij EZK. Ik vind dat dat ministerie de verantwoordelijkheid heeft voor de verduurzaming van brandstoffen. Ik wil die verantwoordelijkheid graag bij dat ministerie laten. Wij komen ook met een motie daarover deze week.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Koerhuis namens de VVD. Meneer Van Raan, Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook voor de antwoorden. Een paar dingen zijn misschien blijven liggen. Ik had ook geen interrupties meer, terecht. De minister zei dat je stoffen uit categorie Y mag lozen omdat het mag, maar dat is eigenlijk geen antwoord. Die stoffen zijn erkend schadelijk, dus kan de minister toezeggen dat hij zich gaat inspannen om dat om te draaien, zodat die niet meer geloosd mogen worden?

Dat geldt eigenlijk voor de vraag of de minister zich in IMO-verband wil inzetten voor de nulnorm voor zware metalen in waswater. Daar moeten we echt van af. Kan hij toezeggen dat hij zich daarvoor gaat inzetten?

Mijn laatste punt is de schadelijkheid van die bijmenging. De ILT heeft de afgelopen jaren, voor zover wij hebben kunnen nagaan, geen illegale bijmenging geconstateerd. Dat is onbegrijpelijk. Het laatste artikel van Follow the Money staat bol met verhalen dat dat gewoon gebeurt. Dus wat wordt zijn plan van aanpak om daar strenger op te controleren?

Daar wou ik het bij laten, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Er is een tweeminutendebat aangevraagd door meneer Koerhuis. Hij zal daar dus met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker worden. Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Met het feit dat er voor varend ontgassen een convenant komt en dat er stappen gezet worden, zijn wij blij. Ik zou het wel goed vinden als er nu actie ondernomen wordt om die knelpunten op te lossen en er niet wordt gewacht tot het verdrag. Alles, ook de installaties, moet gewoon in gang gezet worden.

Dan stikstof. Ik hoor de minister zeggen dat in 2023 wordt bekeken wat de sectordoelen zijn. Dan moeten die plannen dus nog gemaakt worden. Dat vind ik zorgelijk, want dan wordt het contrast tussen de landbouw, waar het nu heel concreet wordt, en bijvoorbeeld de zeescheepvaart, de scheepvaart, de luchtvaart en de mobiliteit wel heel erg groot. Wat kan de minister eraan doen om dat wat meer te preciseren?

Dan het bijmengen van giftige stoffen in stookolie. Ik wil de heer Van Raan op dat punt bijvallen in die zin dat dit een probleem is dat al jaren speelt. Elke keer laat een nieuw journalistiek verhaal weer zien dat dit plaatsvindt. De minister verwijst alleen maar naar

de IMO en internationale afspraken; wij willen een heel concreet actieplan om ervoor te zorgen dat de Nederlandse bedrijven die bunkerbrandstoffen aanbieden, checken dat er geen giftige troep in zit en dat wij dat handhaven. Ik wil graag dat de minister dat toezegt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger, GroenLinks. Meneer De Groot, Democraten '66.

De heer Tjeerd de Groot (D66):

Dank u, voorzitter. Dank voor de duidelijk uitgesproken intentie van de minister om de Rijksrederij echt te verduurzamen en te innoveren. Zou hij aan het eind van het jaar duidelijkheid kunnen geven over de planning en een plan van aanpak kunnen geven ten aanzien van de financiering? Dat is de eerste vraag. Er zijn ook andere delen van de Rijksrederij, zoals de Douane enzovoort, dus dat moet toch lukken.

Twee. Het is fijn dat de minister de BBZ en het Watersportverbond wil betrekken bij het overleg over de doorvaarbaarheid, het liefst ook bij het Noordzeeakkoord.

Dank voor de toezegging over een brief waarin de minister ingaat op de veiligheid op de Noordzee. Is hij ook bereid een norm te stellen die bepaalt wat een acceptabel risico is van een botsing van een schip met een turbine? Heb ik dat goed begrepen? Is hij bereid om eventueel onderzoek te doen naar de risico's?

Tot slot. Dank voor zijn bereidheid om het Maritiem Masterplan een stap verder te brengen. Ik wil graag de bevestiging van de minister dat hij dit van harte ondersteunt en zich er echt voor inzet om dit tot een succes te maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot. Er is nog een interruptie van meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

D66 gaat door op botsingen van schepen met windturbines en zegt dat er een norm gesteld moet worden. Dat haakt aan bij een eerdere vraag die ik gesteld heb aan D66. Die windturbines staan er nog niet. Die worden daar geplaatst. Houdt die norm dan in dat er op bepaalde plekken toch geen windturbines komen?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Nee. Nou, als je een norm hebt, dan weet je waar je het over hebt. Er staan nu nog heel veel parken in de planning. In het vormgeven van de planning en het creëren van uitwijkmogelijkheden ga je juist rekening houden met die norm. Dat kan in theorie dus ook tot aanpassing leiden, zeker, maar uiteindelijk willen we met elkaar een veilige Noordzee en willen we weten waar we aan toe zijn. Daarbij hoort dat je gaat onderzoeken hoe zo'n nieuwe situatie op een veilige manier vorm te geven is, want je moet er niet aan denken wat er gebeurt als er een schip in aanvaring komt met een turbine.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, kort.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Met dat laatste ben ik het natuurlijk helemaal eens, maar ik wil het toch even scherp krijgen. Zegt D66: inderdaad, in theorie kan het tot aanpassing leiden van het aantal te plaatsen windturbines? Hoorde ik daar dan toch een ja op?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Het is wel een maritiem thema, maar de heer Koerhuis is een beetje aan het vissen. Ik geef een theoretische mogelijkheid aan. Ik sluit het niet uit en vervolgens haalt hij de hengel binnen en heeft hij het over het aantal windmolens. Ik denk dan dat De Telegraaf meeluistert en morgen schrijft: D66 wil het aantal windmolens beperken vanwege de veiligheid op de Noordzee. Nou, dat is niet het geval. Maar bij de vormgeving en de plaatsing van die windmolenparken en bij het management van de veiligheidsmaatregelen daaromheen moet je wel degelijk gaan werken met zo'n norm en daar rekening mee houden in de discussie over veilige plaatsing van die parken. Maar we gaan niet afdoen aan de doelstelling; geen misverstand daarover.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot zover de tweede termijn van de Kamer. We schorsen tot 20.10 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 20.05 uur tot 20.08 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat het commissiedebat Maritiem voor de tweede en ook laatste termijn van de minister. Excellentie, aan u het woord.

Minister Harbers:

Dank u wel. Er is een aantal reacties gegeven en vooraankondigingen gedaan van moties over dingen waar we het nog niet over eens zijn. Ik denk dat ik daarover niet opnieuw het hele debat over aanga. Er is ook een aantal vragen gesteld.

De Rijksrederij, de vlootvernieuwing. De heer Koerhuis hintte erop dat je de specificaties in een aanbesteding dusdanig kunt maken dat uiteindelijk de Nederlandse scheepsbouwers de opdracht krijgen. Ik wijs hem erop dat we mededingingswetgeving hebben en aanbestedingswetgeving. Je kunt niet dermate specifieke criteria opnemen dat uiteindelijk slechts een of twee potentiële aanbieders overblijven. Wat wel staat, is alles wat ik al gezegd heb: dat de vloot daarna verduurzaamd moet zijn, dat we kijken naar innovatie en dat we kijken de kwaliteit daarvan. Dat neemt niet weg dat potentieel ook een buitenlandse bouwer vervolgens de opdracht zou kunnen krijgen, als die aan alle criteria kan voldoen.

Dan de Y-stoffen en zware metalen in waswater. De lozing van Y-stoffen mag op basis van internationale consensus, maar daar liggen ook wetenschappelijke rapporten onder. Ik wil de heer Van Raan wel toezeggen dat ik zal bezien of dit scherper kan en wat we nationaal kunnen doen. Daar lopen nu onderzoeken op. In het algemeen zet Nederland zich in op zo veel mogelijk zero-emissiebrandstoffen.

Dan ook maar meteen het andere punt, de bijmenging.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor deze toezegging. Ik heb wel geleerd dat als een toezegging geen datum bevat het geen toezegging is, dat de griffier dan niet gaat schrijven. Het mag dit jaar. Het hoeft niet voor het reces.

De voorzitter:

Het is meestal zo dat als er een toezegging wordt gedaan en het geen brief betreft, die niet als een toezegging wordt genoteerd. Vaak kan de minister ook niet precies een

datum noemen, maar hij kan wel zeggen in het najaar van of in het voorjaar of dat soort zaken.

Minister **Harbers**:

Volgens mij hebben we twee keer per jaar een commissiedebat Maritiem. Laat ik aangeven dat ik in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat in ieder geval op de stand van zaken inga.

Dan het andere punt, van die bijmenging. Ik weet niet of we het helemaal eens worden, maar laat ik u toezeggen dat ik in ieder geval actief naga bij de ILT wat ze hebben aangetroffen of hoe hun bestaande toezichts- en handhavingspraktijk eruitziet. Ik laat dat nog allemaal een keer inventariseren. Ik stuur dat uw Kamer in dezelfde brief. Ik weet niet of het voldoende is, maar dan hebben we in ieder geval een startpunt om te kijken wat er dan nog aanvullend gedaan zou moeten worden.

Dan het covenant varend ontgassen, waar mevrouw Kröger naar vroeg. We hebben het met alle partijen de "roadmap" genoemd, maar wel eentje waar we met elkaar commitment aan geven. Het moet inderdaad precies dat doen. Het moet op alle terreinen, zowel de terreinen die de overheden onder zich hebben als die de industrie onder zich heeft, zorgen voor voldoende actie. Dat betekent ook aan de kant van de overheden -- daar we ook elkaar weer voor nodig -- dat wij van de industrie, van potentiële exploitanten van ontgassingsinstallaties precies moeten weten waar zij tegenaanlopen als het gaat om vergunningverlening. Mochten er hiaten in wetgeving zitten, dan moeten wij die weer oppakken. Omgevingsdiensten moeten klaarstaan om dat te vergunnen. Dat zijn allemaal elementen die we in die roadmap willen opnemen die we na de zomer willen afsluiten met elkaar. Dus volgens mij zijn we het eens. Voor het eerst denk ik, op varend ontgassen.

Dan stikstof. Ik herhaal mijn eerdere antwoord. Alle sectoren krijgen doelen: landbouw, industrie, mobiliteit. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, willen we begin 2023 voor alle sectoren richtinggevende doelen hebben die dan later in 2023 daadwerkelijk vastgesteld worden. Dat is wat ik kan bieden. Dus begin 2023 hebben we daar duidelijkheid over, ook waar het gaat om de bijdrage van de scheepvaart.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Om het even heel goed te begrijpen: we hebben dus pas begin 2023 de doelen? En het pakket maatregelen dat nodig is om die doelen te halen, dat waarschijnlijk additioneel zal zijn op het huidige beleidspakketje, wanneer komt dat dan?

Minister **Harbers**:

Begin '23 richtinggevende doelen, later in '23 vastgesteld. We hebben al een pakket dat in uitvoering is. Ik zou het geen "pakketje" willen noemen, want het is echt een forse investering, ook in walstroom, wat een heel belangrijk aandeel is. Belangrijk daarbij is ook om op dat moment te kijken waar we staan met Fit for 55, wat dat nog aanvullend aan stikstofwinsten oplevert. En als er dan om het doel te bereiken aanvullend nog maatregelen nodig zijn, dan zullen we ook met die maatregelen komen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch een scherper antwoord. Wanneer ligt het pakket er, dat ook doorgerekend kan worden, waaruit blijkt dat de scheepvaart gewoon zijn eerlijke aandeel op stikstofdepositiereductie levert? Ik hoor de minister zeggen: begin 2023 doelen en dan eind 2023 of in de loop van 2023 definitieve doelen en dan een assessment van het gat tussen het huidige beleid en wat er nog moet. Wanneer ligt er nou een pakket waarvan je kan zeggen: hé, de zeescheepvaart doet ook zijn eerlijke deel?

Minister **Harbers**:

We vragen van de scheepvaart al genoeg. Er werd gevraagd naar de doelen. Ik geef u aan wanneer die er zijn. Op dit moment kan ik geen antwoord geven op de vraag wanneer er een eventueel aanvullend pakket is afgesproken. Dat is inherent aan het feit dat we op een gegeven moment, begin volgend jaar, richtinggevende doelen hebben en die midden volgend jaar, in juli, zeg ik uit mijn hoofd, vastgesteld hebben. Dan, op dat moment, kunnen we zien of er een aanvullend pakket nodig is. Zoals we eerder met stikstof hebben gedaan, ook in de vorige kabinetsperiode, kunnen we vrij snel daarna met een maatregelenpakket komen. We kunnen het beantwoorden op het moment dat we begin '23 die richtinggevende doelen hebben.

Dan de heer De Groot. Die vroeg nog even door op de Rijksrederij, ook wanneer de financiering daarvoor er is. Zoals eerder in dit debat aangegeven, werken we met alle opdrachtgevers -- dat zijn vier departementen -- aan die planning, maar ik kan niet toezeggen dat die eind van het jaar rond is. Er is op zijn minst, vanwege ook de grote omvang van de benodigde financiële middelen, nog een hele begrotingscyclus nodig voordat we daar een uitspraak over kunnen doen. We zijn op dit moment bezig om de verdere planning rond te maken, maar dat zal niet voor de begroting van dit jaar rond kunnen zijn. Het zal op zijn vroegst een begrotingsjaar later zijn voordat we daar inzicht in kunnen geven. Nogmaals, de beschikbare middelen zoals we die op dit moment ramen, zijn nog niet voorzien in deze kabinetsperiode. Dus het zal sowieso een aparte afweging vragen door het kabinet of we daar in deze kabinetsperiode al sneller een start mee zouden kunnen maken.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik ben zo bang dat we dan in het volgende commissiedebat Maritiem eigenlijk dezelfde discussie gaan voeren. Ik probeer het toch iets concreter te krijgen van de minister, want je moet toch die inventarisatie hebben van vanuit welke technologieën je het gaat doen om een beetje een beeld te krijgen. Zou de minister toch voor het volgende overleg over deze kwestie misschien in globale termen zo'n planning en plan van aanpak kunnen aangeven? Ik begrijp dat de financiering dan nog niet is geregeld.

Minister **Harbers**:

Daar hangt de planning mee samen. Dus dat zal sowieso in tijd uitgesmeerd moeten worden, want voor de komende begroting hebben we dat geld niet. De komende begrotingsjaren acht ik het niet heel realistisch dat we meerjarig alle middelen al bij elkaar krijgen en daar hangt de planning ook vanaf. Wat ik wel kan doen, is een stand van zaken geven van in welk tempo schepen aan vervanging toe zijn, maar het is dan echt niet meer dan een stand van zaken aan het eind van dit jaar.

Dan de brief over het onderzoek zoals dat gedaan is naar de veiligheid van wind op zee. Ik ga ook in op hoe daarin is ingegaan tussen een turbine en een schip. Ik wijs er overigens op dat in het uitvoeringsprogramma van het Noordzeeakkoord, dat in maart of april is afgesproken, fors aandacht is geweest voor de veiligheid van de scheepvaart rond windparken. Er is ook een behoorlijke hoeveelheid geld, tegen een miljard,

vrijgemaakt om in de veiligheid van de scheepvaart rond windparken te voorzien, onder andere door het stationeren van extra sleepboten rond die windparken.

Tot slot vroeg de heer De Groot mij om mijn inzet om een succes te maken van de Groeifondsaanvraag. Die inzet is er en de onafhankelijke beoordeling -- dat weet de heer De Groot ook -- wordt uiteindelijk door de onafhankelijke commissie gedaan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de minister. Eerst meneer Koerhuis en dan nog meneer De Groot.

De heer Koerhuis (VVD):

De minister zei: de heer Koerhuis kondigt wat moties aan, dus daar sla ik de beantwoording van over. Zo is het niet helemaal. Over de Nederlandse exportkredietverzekering overweeg ik een motie, maar als de brief goed is, dan kom ik natuurlijk niet met een motie.

Ik zou toch nog even willen doorvragen over die stalen scheepscasco's. De minister heeft het erover dat er in 2026 eventueel Europees-breed een EU-CO₂-grensbelasting wordt ingevoerd voor scheepscasco's. Nu is mijn vraag: hoe haakt dit aan bij de EU-CO₂-belasting die we gaan heffen op staal en op scheepscasco's? Als die ook vanaf 2026 ingaat, dan begrijp ik dat. Als die belasting eerder ingaat, dan hebben we wel een probleem, want dan gaat de Nederlandse scheepssector om, en dat wil ik niet. Ik overweeg hierover een motie. Als de minister dit nu niet kan beantwoorden, snap ik dat. Dan zou ik graag een brief willen voor het tweeminutendebat, want dan komen we misschien helemaal niet met een motie in dat tweeminutendebat.

Minister Harbers:

Daar wreekt zich dat die hele CO₂-grensbelasting niet onder mijn ministerie valt, maar vanuit het ministerie van EZK behandeld wordt. Voor zover ik het begrijp is de CO₂-grensbelasting in eerste instantie gericht op een vijftal sectoren, en daar zijn staalproducten wel onderdeel van. Maar in de transitieperiode tot aan 2025 gaat het alleen om vastleggen van gegevens en hoeft er nog niet betaald te worden. Voordat het definitief ingaat, in 2026, volgt er nog een evaluatie. Dan wordt bekeken hoe die hele methodiek werkt en of er omzeilingsmogelijkheden zijn en dat soort dingen. Bij die

stapsgewijze aanpak kijkt het kabinet ook of er nog categorieën aan toegevoegd zouden moeten worden voor de inwerkingtreding in 2026, en dat zou kunnen gelden voor stalen scheepscasco's. Dat is de informatie die ik voor dit debat van het ministerie van EZK heb gekregen.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, kort.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik luister scherp en de minister zegt "zou kunnen". Het zou kunnen worden toegevoegd. Ik sta hier voor de scheepvaart en ik zorg ervoor dat de minister ook voor de Nederlandse scheepvaart staat. Het zou kunnen, maar het zou heel gek zijn als staal er wel onder valt en stalen scheepscasco's niet. Dat zou echt heel gek zijn en dan gaat de Nederlandse scheepsbouwsector gewoon om, dus ik zou de minister toch iets meer willen vragen dan "zou kunnen", namelijk dat we er echt voor gaan staan.

Minister **Harbers**:

Het kabinet steunt die aanpak, zoals ik zojuist zei, maar het is uiteindelijk de Europese Unie die hierover beslist. Ik vermeld ook de consensus die er tot dit moment in de Milieuraad is. Die is niet op alle punten naar wens van Nederland. Onze inzet als Nederland is duidelijk, maar wij zijn niet degenen die daar 100% over beslissen. En ik sta net als de heer Koerhuis voor de Nederlandse scheepsbouw.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, tot slot.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik miste nog even de bevestiging dat de minister in die brief ook ingaat op de norm. De norm is nu schip-schip en schip-turbine. Het gaat specifiek om een norm schip-turbine, want die is er nog niet.

En toch nog even over die rijksrederij. Het gaat niet om hoe je het financiert, maar om vragen als: wanneer welk schip moet worden vervangen, welke technologie hebben we daarbij? Als de minister dat bedoelt, kan ik me daar inderdaad iets bij voorstellen, want de financiering is er nog niet.

Minister **Harbers**:

Ik noemde net ook al dat ik bij die norm inga op die botsing tussen turbine en schip. Ik kijk wat ik eind dit jaar kan melden over die laatste vraag. De financiering moet van vier departementen komen. Ook de opdrachtgevers zijn vier verschillende departementen. Ik zal in ieder geval binnen het domein van IenW kijken wat ik daarover kan melden. Dat is zo veel mogelijk ook met technieken et cetera die daarachter zitten. Maar ik doe ook aan een soort realistisch verwachtingenmanagement, want dat plan is eind dit jaar echt nog niet rond, ook vanwege het gebrek aan financiële middelen op dit moment.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ook uw laatste vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voor de laatste keer doe ik toch nog een poging over stikstof. Ik snap echt niet dat nu het hele land in rep en roer is en de stikstofaanpak, alles wat er moet, voor de landbouw zo heftig is, voor de scheepvaart eigenlijk gezegd wordt: in juli volgend jaar liggen er pas doelen en daarna volgt dan nog beleid. Zouden we dan niet ten minste kunnen zeggen dat er een indicatie of een doorrekening gemaakt wordt wat de impact is van de scheepvaart op de stikstofdepositie bij de huidige maatregelen, het huidige beleid dat gevoerd wordt, als een startpunt? Anders beginnen we volgend jaar juli nog eens een discussie over hoe de scheepvaart ook moet bijdragen. Dat kan je toch niet maken naar de boeren toe?

Minister **Harbers**:

Nee, maar zo is het ook niet. We hebben al een stikstofaanpak voor de scheepvaart. We nemen al maatregelen en die zijn allemaal doorgerekend toen we die twee jaar geleden afspraken, in april 2020. Ook toen is er een uitvoerige brief naar de Kamer gegaan, waarbij al die maatregelen werden becijferd, ook op de hoeveelheid mol per hectare per jaar, dus er wordt wat gedaan. Er ligt een omvangrijke aanpak voor de scheepvaart. Aanvullend komen we komend jaar nog met een eerste doel en vervolgens vastlegging van het doel in juli volgend jaar. Dat zal ook weer bepalend zijn voor de vraag of er aanvullende maatregelen genomen moeten worden, maar wat we doen is al doorgerekend.

De voorzitter:

We gaan er nu echt een einde aan maken. Er is een tweeminutendeбат aangevraagd door meneer Koerhuis, dus hij zal met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid ook de eerste spreker zijn.

Er zijn negen toezeggingen gedaan, dus als de minister en de leden even kunnen meeluisteren of ze goed geformuleerd zijn.

- Zodra er duidelijkheid is over de planvorming met betrekking tot de volgende stappen voor vlootvernieuwing wordt de Kamer daarover geïnformeerd, waarbij ook inzicht wordt geboden in de duurzame technieken.

- In het najaar ontvangt de Kamer een brief over de modal shift -- ik vind al die Engelse termen toch altijd rot, maar het gaat erom dat het transport over de weg naar transport per schip of per spoor gaat -- alsook over de toekomstvisie binnenvaart. Die toezegging is gedaan aan de heer Stoffer.

- In het najaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over gesprekken met de sector in het kader van het onderzoek NEN (en dat staat voor: Nederlandse norm) biobrandstof binnenvaart.

- De minister zal de mogelijkheden met betrekking tot het volgen van EU-klimaatregels voor bijmenging in niet-EU-zeehavens nader verkennen bij de Europese Commissie en komt daar in een brief aan de Kamer op terug.

- De Kamer zal aan het einde van het zomerreces een brief ontvangen waarin wordt ingegaan op de vraag van het lid Koerhuis over Nederlandse exportkredietverzekeringen.

- In 2023 ontvangt de Kamer een brief over de inzet in IMO-verband (dat staat voor: Internationale Maritieme Organisatie) voor het tegengaan van bijmenging van giftige stoffen in stookolie. Die toezegging is aan mevrouw Kröger gedaan, en aan meneer Van Raan, het beste schaap of de geit van stal, sorry.

- De minister komt schriftelijk terug op de vraag van de heer Van Raan over de uitkomsten van het gesprek met de Roemeense EU-commissaris over diertransport. Dat ging over de vraag van meneer Van Raan over het gezonken schip met de schapjes.

- In het najaar ontvangt de Kamer een brief over veiligheidsrisico's op de Noordzee. Die is aan meneer De Groot gedaan.

- Kort na de zomer ontvangt de Kamer de roadmap of de routekaart met betrekking tot varend ontgassen. Die is aan mevrouw Kröger gedaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er was volgens mij ook een toezegging gedaan dat met ILT gekeken wordt naar het bijmengen van die gifstoffen. Dat zou in een brief komen die er toch al kwam voor het volgende debat.

Minister **Harbers**:

Ja, in de volgende verzamelbrief. We gaan na, met de ILT, hoe de huidige handhavingspraktijk is en wat daaruit te leren valt.

De **voorzitter**:

De rook komt uit het pennetje van onze griffier. Alles staat genoteerd.

Dan zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat Maritiem. Ik dank de trouwe mensen op de publieke tribune, ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal, onze collega van de Dienst Verslag en Redactie, onze Kamerbode, onze griffier, maar ook zeker de minister en zijn hele gevolg en alle leden van de Staten-Generaal. Kom allemaal veilig thuis en een gezegende avond nog.

Sluiting 20.28 uur.